SKRZYDLATA POLSKA

NR 47 (698) ● 22. XI. 1964 ● ROK XX XXXIV ● CENA 2 ZŁ

W numerze:



25 tysięcy dzieci uczestniczyło w tegorocznych zawodach latawców, których finałem była warszawska impreza w dniu 25 października br. O Święcie Latawca piszemy na str. 4—5.

Foto: B. Koszewski



NOWE RODZAJE RAKIET W DEFILADZIE NA PLACU CZERWONYM

W dniu 7 listopada br. na Placu Czerwonym w Moskwie odbyła się defilada wojskowa na cześć 47 rocznicy Rewolucji Październikowej. Przyjmował ją Minister Obrony ZSRR, Marszałek Rodion Malinowski.

W defiladzie udział wzięły m. in. wojska desantowe oraz — oczekiwane z ogromnym zainteresowaniem — rakiety wszelkich typów: po raz pierwszy demonstrowane „antyrakiety", mogące zniszczyć wszelkie cele powietrzne poruszające się tak na małych jak i wielkich wysokościach, trafiając celnie bez względu na porę roku, porę dnia, pogodę i zakłócenia radiowe, innego typu potężne rakiety do zwalczania rakiet balistycznych z ogromnych odległości, dalekosiężne rakiety okrętów podwodnych mogące startować spod wody oraz gigantyczne strategiczne rakiety międzykontynentalne. Są to rakiety o kolosalnym zasięgu i niezwykle precyzyjne trafiające w niewielki nawet cel. Podobne są one do rakiety, która wyprowadziła na orbitę „Woschod".

Na zdjęciu: Defilują „antyrakiety". Foto: „Krasnaja Zwiezda"

2 DALSZE REKORDY SPADOCHRONOWE POLSKI

ustanowiono w Aeroklubie Poznańskim

ŻYWOTNA Sekcja Spadochronowa Aeroklubu Poznańskiego ani myśli spoczywać na laurach. Po odniesionym sukcesie w miesiącu październiku, kiedy to w dniu 25 ustanowiono dwa nowe rekordy Polski w indywidualnych skokach w nocy — otrzymaliśmy dalszy przyjemny meldunek:

W dniu 7 listopada br. Zbigniew Frankowski ustanowił dwa nowe rekordy Polski w skokach indywidualnych w nocy.

W skokach na celność lądowania z 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał on wynik **2,79 m** (1 skok — 2,98 m, 2 skok — 2,60 m). Poprzedni rekord należący również do Zbigniewa Frankowskiego wynosił 8,355 m.

W skokach z 1500 m na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał on wynik **24,61 m** (1 skok — 3,22 m, 2 skok — 46,10 m). Skokami tymi Zbigniew Frankowski pobił stary rekord Polski R. Lipowczana z 1956 roku (31,30 m). Wielkie brawa dla Aeroklubu Poznańskiego, który tak pięknie rozwija wyczyn spadochronowy.

W SKRÓCIE

JAK JUŻ podawaliśmy, w Polsce gościła grupa wybitnych uczonych radzieckich z prezesem Akademii Nauk ZSRR prof. M. Kiełdyszem. Podczas swego pobytu w Polsce goście radzieccy odwiedzili ośrodki akademickie w Warszawie, Wrocławiu i Krakowie oraz zwiedzili szereg placówek naukowych PAN. Podczas wizyty na Uniwersytecie Wrocławskim, w auli tej uczelni odbyła się uroczystość nadania prof. Mścisławowi Kiełdyszowi tytułu doktora honoris causa wrocławskiej Alma Mater. Delegacja naukowców radzieckich spotkała się w Warszawie także z przedstawicielami prasy, radia i telewizji polskiej.

*

W PRASIE poznańskiej, a nawet warszawskiej, pojawiły się okolicznościowe notatki o jubileuszu 45-lecia Aeroklubu Poznańskiego, którego rodowód — jak wynika to z przedstawionych materiałów — wywodzi się z Aeroklubu Polskiego, powstałego w Poznaniu 30 października 1919 r. (patrz czasopismo „Polska Flota Napowietrzna" nr 8 z dnia 15 listopada 1919 r.). Jak wiadomo jednak, Aeroklub Poznański obchodził już na jesieni 1962 r. jubileusz swego 40-lecia, nawiązując do powstałego w 1922 r. Związku Lotników Polskich. Gratulując poznańskim lotnikom sportowym pięknych bogatych tradycji i współczesnych osiągnięć, chcemy ich jednakże zachęcić, aby opracowali porządnie historię swego aeroklubu i zdecydowali **jednoznacznie**: od kiedy właściwie należy liczyć początki Aeroklubu Poznańskiego?

*

ZARZĄD Aeroklubu Lubelskiego omówił na swym posiedzeniu problemy lotnictwa sportowego w przyszłym 5-leciu, z uwzględnieniem przede wszystkim zadań wynikających dla lubelskich lotników sportowych. W toku obrad zwrócono m. in. uwagę na zbyt małe zainteresowanie Kuratorium sprawami politechnizacji młodzieży w szkołach, poprzez modelarstwo lotnicze.

*

DO CZECHOSŁOWACJI wyjechał członek Zarządu Głównego APRL, redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski", mgr Jerzy R. Konieczny. Celem wyjazdu był udział w spotkaniu i naradzie redaktorów cywilnej prasy lotniczej krajów socjalistycznych (9—14 listopada br.), zorganizowanych w Pradze i Vrchlabi przez organizację SVAZARM i redakcję dwutygodnika lotniczego „Kridla vlasti".

UWAGA SPADOCHRONIARZE!

W związku ze zbliżającą się 15-tą rocznicą powstania CENTRUM SPADOCHRONOWEGO, organizuje się zjazd byłych wychowanków w NOWYM TARGU. Zgłoszenia wstępne należy kierować pod adresem: WYDZIAŁ SPADOCHRONOWY ZG APRL — Krakowskie Przedmieście 55 do dnia 30.XI.1964 r., podając dane personalne, wyszkoleniowe i dokładny adres. Szczegóły zostaną podane zainteresowanym w terminie późniejszym.

KOMITET ORGANIZACYJNY

JUŻ CZAS ODNOWIĆ PRENUMERATĘ „SKRZYDLATEJ"

Z uwagi na zbliżający się okres zamawiania naszego czasopisma na rok 1965, **prosimy o jak najwcześniejsze odnawianie prenumeraty.**

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę **na I kwartał 1965 roku** przyjmowane są w terminie **do dnia 10 grudnia br.** przez Urzędy Pocztowe, listonoszy oraz Oddziały i Delegatury „Ruch".

Można również zamawiać prenumeratę, dokonując wpłaty na konto PKO numer 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23.



CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"

Z okazji 47 rocznicy Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej pracownicy LOTu i Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych zebrali się na uroczystej akademii w sali teatru Ateneum. Referat okolicznościowy wygłosił sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR przy PLL „LOT" — Bogdan Wołowicz. Po części oficjalnej zebrani obejrzeli przedstawienie „Niech-no tylko zakwitną jabłonie".

W dniu 7 listopada delegacja PLL „LOT" złożyła na Cmentarzu-Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich wiązankę kwiatów.

*

W dniu 5 listopada odbyła się kolejna 22 Konferencja Samorządu Robotniczego PLL „LOT". Po przedyskutowaniu realizacji uchwał z poprzedniego posiedzenia, szczegółowo omówiono sprawę gospodarki materiałowej w przedsiębiorstwie, która stanowi dla PLL „LOT" bardzo poważny problem.

*

Stanowisko Asystenta Dyrektora „LOTu" objął Czesław Solnicki, ostatnio pełniący funkcję z-cy kierownika Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji w Warszawie.

*

W celu dalszego usprawnienia obsługi pasażerów Dział Taryf i Przepisów IATA PLL „LOT" opracował i wydał obszerny podręcznik — „Lotnicze Taryfy Pasażerskie". Użytkownicy podręcznika — krajowe biura i agencje podróży oraz pracownicy „LOTu" — znajdą w nim m. in. szczegółowe informacje o biletach lotniczych, taryfach i opłatach za przewóz bagażu.

*

Z dniem 15 listopada PLL „LOT" wprowadziły zmianę w przewozach pasażerów z Biura Miejskiego na lotnisko i z lotniska do śródmieścia Warszawy. Autobusy „LOTu" będą dowoziły pasażerów co 30 minut, a w okresie największego nasilenia co 20 minut. W związku z tym odprawa pasażerów odbywa się tylko na lotnisku Okęcie. W pozostałych portach krajowych przewóz pasażerów autobusami „LOTu" nie ulega zmianie.

(KOB)

Szybownictwa

✱ **Piloci** angielscy Saundby i Roberts ustanowili dwa rekordy krajowe, osiągając na szybowcu „Blanik" wysokość absoluntą 5 917 m i przewyższenie 5 520 m.

✱

✱ **Alberto** Morelli, znany włoski konstruktor szybowców, zbudował nowy dwumiejscowy szybowiec szkolny M-200. Szybowiec ma miejsca obok siebie. Rozpiętość wynosi 18 m.

✱

✱ **Francuski** szybowiec dwumiejscowy Breguet 906 „Choucas", wersja rozwojowa znanego B. 905 „Fauvette", wszedł obecnie do budowy seryjnej. Rozpiętość 18 m, ciężar w locie 410 kg.

✱

✱ Nowy jugosłowiański szybowiec wyczynowy klasy standard nosi nazwę „Delfin". Konstruktorami „Delfina" są dwaj młodzi inżynierowie, T. Dragović i Z. Gabrijel. Rozpiętość 15 m, długość 7,20 m, ciężar w locie 332 kg, najmniejsze opadanie 0,62 m/sek przy prędkości 68 km/h.

✱

✱ **Szybowiec** dwumiejscowy o rozpiętości 17 m i projektowanej doskonałości 31 znajduje się obecnie w budowie w Jugosławii.

Astronautyka

✱ **Rakieta** nośna „Titan-2", która w r. 1965 ma wynieść na orbitę okołoziemską dwóch amerykańskich kosmonautów w kabinie „Gemini", została przekazana lotnictwu USA przez zakłady konstrukcyjne „Martin Company" w Baltimore. Przy tej okazji zaproszono kosmonautów Grissoma i Jounga, którzy będą pasażerami pojazdu oraz ich ewentualnych zastępców, Schirrę i Strafforda. „Titan-2" ma wysokość 33 m. Pierwszy człon rakiety rozwija ciąg 193 tony, drugi zaś 45 ton. Na konferencji prasowej podano m. in., że upłynie co najmniej 2—3 lata, zanim USA będą mogły wysłać w pojeździe kosmicznym lekarza i naukowca.

✱

✱ **Theodore** Freeman, należący do grupy astronautów amerykańskich, którzy szykują się do lotu na Księżyc, zginął w katastrofie lotniczej koło miasta Houston. Naddźwiękowy odrzutowiec szkolny, pilotowany przez Freemana, rozbił się niecałe 2 km od lotniska, z którego wystartował. 34-letni Freeman, kapitan lotnictwa, był przed przystąpieniem do astronautów pilotem-oblatywaczem. Houston, w stanie Teksas, jest centrum przygotowań do amerykańskiej wyprawy na Księżyc.

✱

✱ **W siódmą** rocznicę wystrzelenia przez ZSRR pierwszego na świecie sztucznego satelity Ziemi, 4 listopada br., odsłonięto w Moskwie monumentalny pomnik, uwieczniający ten epokowy wyczyn narodu radzieckiego.

✱

✱ **Lot** radzieckiego statku „Woschod" uwidocznił to, o czym Amerykanie wiedzieli od lat pięćdziesiątych, a mianowicie, że ZSRR ma przewagę pod względem mocy rakiet nośnych — oświadczył na konferencji prasowej w Waszyngtonie minister obrony USA, Robert McNamara. Powiedział on, że USA zmniejszyły niedawno dystans dzielący je od ZSRR w mocy silników rakietowych, ale obecnie ZSRR wysyłając „Woschoda" odzyskał przewagę.

✱

✱ **Argentyna** dokonała pomyślnej próby z rakietą meteorologiczną produkcji francuskiej. Eksperyment przeprowadzono w bazie lotniczej Chamacal koło La Roja. Osiągnąwszy wysokość 190 km, rakieta wyrzuciła obłok sodowy.



POLSKA Z LOTU PTAKA

GDAŃSK. Widok ogólny na gdańskie Stare Miasto, wspaniale zrekonstruowane po wojnie.

ROZMAWIAMY



z mgr. inż. GERARDEM GROSZEWSKIM nauczycielem ZESPOŁU SZKÓŁ ZAWODOWYCH W ŻYRARDOWIE

— Jest Pan opiekunem i kierownikiem koła lotniczego nr. 16 im. Czesława Tańskiego przy Zespole Szkół Zawodowych w Żyrardowie. Jak do tego doszło i jak wyglada praca Pana w tym kole oraz osiągnięcia samego koła?

— Koło nasze powstało w miesiącu styczniu 1963 roku z inicjatywy grupy żyrardowskich modelarzy lotniczych, w większości uczniów naszych szkół. Opiekę i kierownictwo nad nimi Dyrekcja powierzyła mnie właśnie, w ramach 3 godzin wychowawczych tygodniowo.

Jako przynależni organizacyjnie do Aeroklubu Warszawskiego otrzymaliśmy stamtąd niezbędne narzędzia i otrzymujemy materiały modelarskie. W październiku br. dostaliśmy wreszcie od szkoły własne pomieszczenie na modelarnię. Do tego czasu chłopcy pracując metodą chałupniczą zbudowali pokaźną liczbę 60 modeli latających. Przedstawiciele koła brali udział w wielu pokazach i zawodach modeli latających, m. in. w Żyrardowie, Sochaczewie, Pruszkowie, Łodzi i w Warszawie.

Chłopcy, których jest w tej chwili w kole 21, pracują samodzielnie, bowiem nie posiadają instruktora. Bardziej doświadczeni modelarze chętnie jednak pomagają swym mniej zaawansowanym kolegom. Mnie przypada rola załatwiania wielu spraw i materiałów, organizowania zawodów, środków transportu, itp. No i oczywiście opieki nad chłopcami.

— Kto pomaga jeszcze modelarzam z waszego koła lotniczego?

— Oprócz wspomnianego tu Aeroklubu Warszawskiego, który nie jest jednak w stanie zapewnić nam wszystkiego, pomagają nam: Dyrekcja naszego Zespołu Szkół Zawodowych, Spółdzielnia „Jutrzenka". PMS, a nawet Szpital Miejski.

— Czy można wyróżnić kogoś spośród modelarzy waszego koła lotniczego?

— Wszyscy chłopcy są pełni entuzjazmu i zapału. Do tych, którzy mogą się pochwalić najlepszymi osiągnięciami modelarskimi, zaliczyć należy jednak Stefana Kraszewskiego (absolwent) i Bernarda Chojnackiego (uczeń II klasy ZSZ) oraz uzdolnionego, szczególnie w zakresie konstruowania modeli, Czesława Kurana, ucznia klasy IVb Technikum Ekonomicznego.

— Jakie ma Pan plany i życzenia jako kierownik koła?

— Poważnie jesteśmy przygotowani do rozpoczęcia budowy własnego toru modelarskiego. Chcemy też udostępnić młodzieży „Salamandrę", szybowiec otrzymany od Aeroklubu Warszawskiego. Przydałaby się większa pomoc finansowa, więcej materiałów modelarskich oraz zapewnienie środków transportu na wszystkie wyjazdy modelarzy. Także, i to przede wszystkim, potrzebny byłby pracujący w kole instruktor modelarstwa.

— Jak Pan godzi pracę zawodową z zajęciami w kole lotniczym i czy posiada Pan jakieś przeszkolenie w zakresie modelarstwa lotniczego?

— Czasu wolnego mam niewiele. Tym bardziej, że poza pracą zawodową i w kole lotniczym udzielam się w pracy społecznej z młodzieżą w dziedzinie sportu i turystyki. Jednak zapał naszych modelarzy udzielił się i mnie. Poświęcam im też o wiele więcej czasu niż wyznaczone 3 godziny.

Nie mam żadnego przeszkolenia w zakresie modelarstwa. Służę swym chłopcom tylko moją wiedzą fachową jako mechanik z wykształcenia. Wakacyjne terminy modelarskich kursów instruktorskich dla nauczycieli nie odpowiadają mi. Chętnie bym jednak dojeżdżał nawet do Warszawy na zajęcia takiego kursu, organizowane np. w okresie zimowym, po południu.

— Jaka jest rola koła lotniczego wśród młodzieży szkolnej?

— Pragnę tu podkreślić pożyteczną rolę jaką spełnia modelarstwo lotnicze w zakresie wychowania i politechnizacji młodzieży szkolnej. Osiągnięciami naszych modelarzy interesuje się cała szkoła i głośno jest o nich w mieście i w miejscowej prasie.

Rozmawiał: **hek**

25 TYSIĘCY DZIECI

NA STARCIE LATAWCÓW

Tegoroczne „Święto Latawca" było interesującym przeglądem zapału i pomysłowości najmłodszych konstruktorów. To, że zaktywizowano 25 tysięcy dzieci w małych i dużych miastach, w powiatach i województwach, jest na pewno wielką zasługą dorosłych: działaczy, organizacji społecznych, poszczególnych redakcji, a także organizacji handlowej jaką jest PSS „Społem". Ciesząc się z sukcesów ilościowych, warto zwrócić uwagę na konieczność zachowania jakości, jeśli chodzi o konstrukcje, czyli postęp techniczny. Wydaje się słuszne, aby Wydział Modelarski Aeroklubu PRL przygotował już obecnie odpowiednie plany nowoczesnych latawców i zestawy materiałowe, tak aby nikt nie miał trudności w nabyciu listewek przed przyszłym „Świętem". Jeszcze jedno: nie próbujmy licencjonować konstruktorów latawców, tworzyć wielkich regulaminów itp., gdyż taka biurokracja tylko odstraszy dzieci.

(RED.)



Prezes Aeroklubu Warszawskiego, gen. bryg. pil. Roman Paszkowski, przemawia do młodzieży na „Święcie Latawca" na lotnisku Gocław. Pierwszy z lewej — prezes ZSS „Społem" Jan Żerkowski.



Grupa zawodników na Gocławiu startująca w kategorii latawców skrzynkowych. Foto: B. Koszewski

PRZED kilkoma laty szereg aeroklubów regionalnych, a niedługo potem i Związek Spółdzielni Spożywców „Społem", zaczęły organizować imprezy latawcowe. W zeszłym roku wysiłki te zespolono i doszła do skutku, postulowana kiedyś na łamach „Skrzydlatej Polski", impreza ogólnopolska. Tak jak i w zeszłym roku, głównymi organizatorami był **Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Związek Spółdzielni Spożywców „Społem"**. W organizacji imprez terenowych brało udział szereg redakcji, jak np. **„Echo Krakowa", „Wieczór Wybrzeża", „Express Poznański"** i inne.

Tegoroczne Święto Latawca cieszyło się niezwykle dużym powodzeniem. Na przykład: w eliminacjach w województwie krakowskim wzięło udział 1 233 konstruktorów latawców, olsztyńskim 2 280, poznańskim 1 400, rzeszowskim i koszalińskim po 1300. **Ogółem w eliminacjach startowało ponad 25 000 dzieci.** Wszystkie imprezy, tak wojewódzkie jak i powiatowe otrzymały piękną oprawę i stanowiły dla uczestników na pewno niezapomniane przeżycie. Szereg powiatowych imprez poszczycić się może doskonałymi wynikami. **W Brodnicy stawiło się na starcie aż 206 konstruktorów latawców, w Śremie 435, w Wałbrzychu ponad 150, Grudziądzu 115.**

Do imprezy centralnej w dniu 25 października na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu dopuszczonych zostało 88 uczestników z poszczególnych eliminacji wojewódzkich, po dwóch w każdej z klas — klasie latawców płaskich i latawców skrzynkowych.

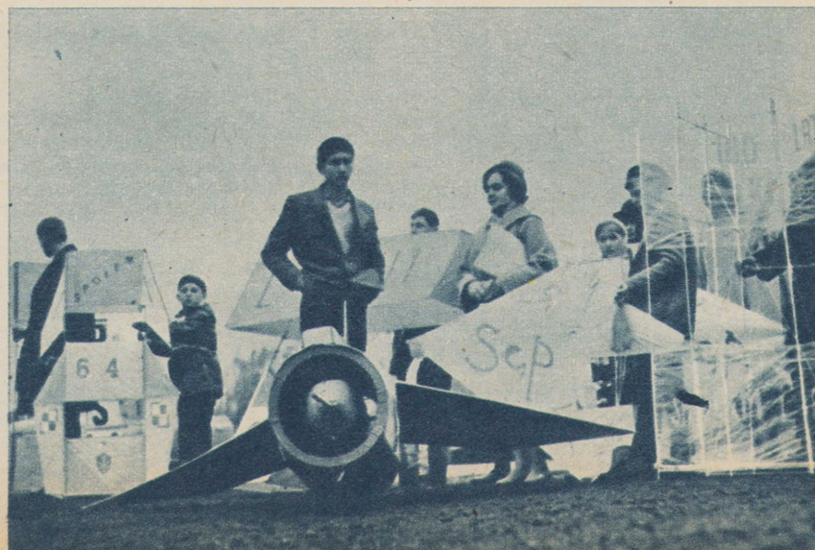
Niestety, mimo bardzo starannego przygotowania imprezy tak pod względem organizacyjnym jak i propagandowym, organizatorzy nie zdołali jednak zapewnić... dobrej pogody. Popsuła ona przebieg całej imprezy, a drobny uporczywy deszcz przyczynił się do zniszczenia wielu latawców.

Uroczystego otwarcia centralnej imprezy Święta Latawca dokonali z ramienia Aeroklubu PRL prezes Aeroklubu Warszawskiego gen. bryg. pil. Roman Paszkowski, a z ramienia ZSS „Społem" prezes Jan Żerkowski. Natychmiast po otwarciu imprezy przystąpiła do pracy komisja sportowa zawodów, która w dwóch zespołach oceniała wykonanie latawców. Konstrukcje tegorocznych uczestników Święta Latawca były doskonale przygotowane i pięknie wykonane. Szczególnie w klasie latawców skrzynkowych spotkać można było szereg interesujących urządzeń służących do wyrzucania z latawców skoczków spadochronowych w postaci malutkich laleczek, urządzenia do rozrzucania ulotek, świece dymne, światła pozycyjne, a nawet latające wyrzutnie rakiet. **Ciekawe były prace modelarzy z Aleksandrowa Kujawskiego**, przygotowane pod kierunkiem instruktora **Zygfryda Frąckiewicza.** Należy podkreślić, że latawce te, mimo iż uległy w czasie transportu poważnym uszkodzeniom, zostały w nocy naprawione i stanęły punk-

Parada latawców płaskich — figuralnych. Konstruktorzy wykazali dużo pomysłowości w opracowywaniu kształtów i oprawy graficznej modeli.



Na pierwszym planie latawiec-makieta samolotu, obok latawiec skrzynkowy o płaszczyznach pokrytych folią polietylenową.



tualnie na starcie. **Interesującą konstrukcją był latawiec Leszka Psuja z Krakowa.** Jego latawiec, a raczej makieta angielskiego samolotu myśliwskiego English Electric „Lighting", w czasie próby lotu uległa niestety uszkodzeniom, którego właściciel nie zdążył już naprawić.

W klasie latawców płaskich rozwiązania były raczej klasyczne. **Wyróżniała się konstrukcja Huberta Radomskiego** w postaci lecącego ptaka. Ten latawiec nie tylko był piękny w kształcie i wykonaniu ale również doskonale latał. Najwyżej wzniósł się doskonale wykonany latawiec skrzynkowy **Stefana Kurzawskiego z Gdańska. Uzyskał on około 800 metrów wysokości.** Trzeba pamiętać, że Stefan Kurzawski jest doświadczonym konstruktorem latawców i w ubiegłym roku zwyciężył w wielkich zawodach w Gdańsku zdobywając główną nagrodę — „Błękitną Wstęgę Bałtyku". W tym roku odniósł jeszcze większy sukces, zdobywając pierwsze miejsce w klasie latawców skrzynkowych.

Klasa latawców skrzynkowych:

1. Stefan Kurzawski — Gdańsk — 70 punktów
2. Józef Wetula — Andrychów — 68 punktów
3. Wojciech Krzyszkowiak — Kwidzyń — 62 punkty.



Najstarszy uczestnik gdańskich zawodów Gabriel Odarczenko już po raz szósty bierze udział w tej imprezie.
Foto: Wł. Gabriałowicz (4)



Zwycięzca VI zawodów latawców w Gdańsku, 16-letni Tadeusz Ziemba. Jego latawiec osiągnął wysokość 560 m.

Klasa latawców płaskich:

1. Hubert Radomski — Mogilno — 55 punktów
2. Zbigniew Chmielarczyk — Rawicz — 53 punkty
3. Zofia Bury — Poznań — 52 punkty.

Obserwatorom Święta Latawca nasunęły się na pewno wnioski wypływające z tegorocznych zawodów.

Jest to na pewno doskonała impreza propagandowa, przyciągająca na lotniska na terenie całego kraju tysiące widzów. Samo konstruowanie latawców jest jakby wstępnym etapem modelarstwa lotniczego. Brak jest, jak dotychczas, precyzyjnego i łatwego w przeprowadzaniu zawodów regulaminu imprezy. **Szkoda, że do akcji zawodów latawcowych nie włączyło się liczniej harcerstwo.** Brało ono udział jedynie w niektórych imprezach lokalnych. Szerokie włączenie się do akcji organizowania zawodów latawcowych jeszcze innych instytucji zainteresowanych w organizacji czasu pozaszkolnego dzieci na pewno wpłynie, że w następnych imprezach weźmie udział jeszcze większa liczba młodych konstruktorów latawców.

HENRYK ŻWIRKO

W GDAŃSKU TO WYGLĄDAŁO TAK...

PROSZĘ zapisać mnie do udziału w zawodach latawców... „**Aż 735 gdańskich dziewcząt i chłopców** wypowiedziało w październiku te słowa, osobiście lub telefonicznie, **zgłaszając się do redakcji „Wieczoru Wybrzeża"**.

Jesienne Zawody Latawców w Gdańsku odbywały się **w tym roku już po raz szósty.** Cieszą się one wśród dzieci ogromną popularnością, są z niecierpliwością oczekiwanym wydarzeniem. W końcu września chłopcy sami już się dopytują, kiedy odbędą się zawody. A gdy w miejscowej popołudniówce ukazała się zapowiedź o rozpoczęciu przyjmowania zgłoszeń — nie milkły telefony, nie zamykały się drzwi w redakcji. Każdy chciał być pierwszy na liście startowej, tym bardziej, że nazwiska zawodników ogłaszane były codziennie na łamach gazety.

W tym roku w eliminacjach powiatowych **uczestniczyło ponad 2 000 dzieci.**

Wieloletnie doświadczenie uczy, że **masowa impreza dla dzieci musi być przeprowadzona w sposób jak najmniej skomplikowany. Zbyt liczne rygory i udziwnienia organizacyjne psują zabawę, jaką są niewątpliwie zawody latawców.**

Dlatego też ogłosiliśmy tylko w prasie godzinę rozpoczęcia pomiarów z samolotu. Każdy natomiast mógł sobie przyjść na lonisko kiedy chciał, byleby zdążył na wyznaczoną porę jak najwyżej wyholować swego latawca. Był tylko jeden warunek: wszyscy uczestnicy zawodów muszą wejść na lotnisko przez wyznaczoną bramę. Przy niej bowiem znajdowała się komisja techniczna, która oceniała konstrukcje i estetykę wykonania latawców, za co przyznajemy specjalne nagrody. A było co oglądać, gdyż z roku na rok latawce są coraz piękniejsze, coraz oryginalniej wykonane.

Pomiarów wysokości lotu latawców dokonywał z samolotu Michał Wiland, jeden z naszych najlepszych pilotów akrobacyjnych, wspólnie z przedstawicielem komisji sędziowskiej. Kolejne meldunki były natychmiast przekazywane drogą radiową na ziemię. Przebieg rozmów ziemia — samolot słyszeli przez megafon radiowozu liczni kibice i znajdujący się w pobliżu zawodnicy. Stwarzało to atmosferę „wielkich zawodów" i dodatkowe emocje. Wyniki ogłaszano bezpośrednio po wylądowaniu samolotu. Absolutny zwycięzca został udekorowany „Błękitną wstęgą biało-czerwonej szachownicy" Aeroklubu Gdańskiego.

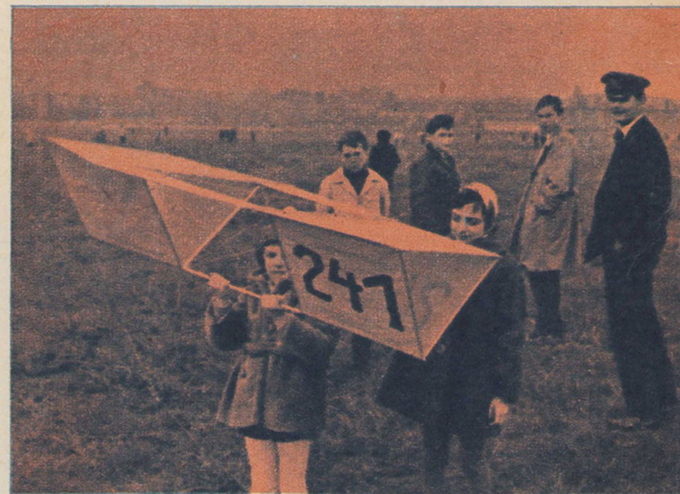
Zakończenie zawodów odbyło się w kilka dni później, podczas specjalnej uroczystości w świetlicy Aeroklubu. Przy stolikach zastawionych herbatą i słodyczami zasiadło ponad 70 dzieci. Przybyli także szkolni wychowawcy i rodzice.

Po serdecznym przemówieniu prezesa AG prof. Zygmunta Franaszczuka, honorowy protektor zawodów — sekretarz Prezydium MRN w Gdańsku Henryk Chudacz — wręczył dzieciom nagrody i wyróżnienia. Były wśród nich skrzynki z narzędziami, sprzęt sportowy i turystyczny, modele samolotów, książki o tematyce lotniczej.

Później zwycięzcy obejrzeli dwa filmy o tematyce lotniczej i wysłuchali ciekawych odpowiedzi działaczy AG na swoje pytania, zwiedzili modelarnię i hangary.

Obserwacje poczynione w ciągu minionych sześciu lat pozwalają stwierdzić, że wysiłek Aeroklubu Gdańskiego, „Wieczoru Wybrzeża". PSS i komendy Chorągwi Harcerstwa nie idzie na marne. Dzieci zaczynają od konstruowania latawców, ale na tym nie kończą. Znamy wielu uczestników Jesiennych Zawodów Latawców, którzy dziś w pracowniach modelarskich wykonują już skomplikowane modele samolotów.

ZDZISŁAW ŁABĘDZKI



Dwa latawce skrzynkowe „wychodzą" na start na lotnisko Aeroklubu Gdańskiego.



U WĘGIERSKICH LOTNIKÓW SPORTOWYCH

HENRYK KUCHARSKI

Korespondencja własna

2.

JEDNYM z największych aeroklubów Węgier jest budapeszteński **Ipani Tanulok Repulo Klubja** — Aeroklub Młodzieży Szkół Przemysłowych, w skrócie ITRK. Siedziba klubu znajduje się w centrum Budapesztu przy ulicy Semmelweis 9. Lotniskiem aeroklubu jest jednak odległe o 18 kilometrów na północ od stolicy Węgier — Dunakeszi.

Dunakeszi jest jednocześnie centralnym lotniskiem szybowcowym kraju. Z Budapesztu dojeżdża się nań pociągiem. Lotnisko jest duże i ładnie położone. Nieopodal płynie Dunaj, za którym usadowiło się pasmo górskie. Łącznie góry otaczają lotnisko z dwóch jego stron. Kontrastowy teren sprzyja wyjątkowo powstawaniu prądów wznoszących. Dunakeszi słynie więc na Węgrzech z bardzo dobrych warunków termicznych. Tu też odbywają się szybowcowe mistrzostwa Węgier. W roku bieżącym rozgrywano tu XV jubileuszowe mistrzostwa z udziałem m. in. reprezentantów Polski, którymi byli Pelagia Majewska i Rajmund Jakób.

Spośród licznych i dużych zabudowań Dunakeszi szczególną uwagę zwracają dwa hangary, każdy o pojemności 30 szybowców. Tylu szybowców nie mają jednak nawet obydwa aerokluby łącznie z kadrą narodową. Dunakeszi jest bowiem lotniskiem aeroklubów ITRK i Ganz-Mavag oraz kadry narodowej szybowników.

To co trapi miejscowych pilotów, to fakt, że nad Dunakeszi latać można z reguły tylko do wysokości 500 metrów, jako że nad lotniskiem przelatują samoloty pasażerskie.

W jednym ze wspomnianych hangarów stoją wszystkie szybowce Dunakeszi, w drugim zaś samoloty holujące i pomocniczy sprzęt startowy (wyciągarki, itp.).

Aeroklub Ganz-Mavag posiada 11 szybowców, a aeroklub ITRK — 13 szybowców. Na tę ostatnią liczbę składają się: 2 „Gobe", 2 „Lepke", 3 „Pilis", 2 „Junius 18", 1 „Super Futar" i 1 „Mucha Standard". Ponadto do dyspozycji obydwu aeroklubów oddane są dwa szybowce: „Cinke" („Olimpia") i „Mokau" (prototyp). Wspólne też są samoloty holujące: 2 „Po-2" i 1 „Kania", oraz wyciągarki: 2 „Toldi" i 1 „Hercules". Kadra narodowa rozporządza takimi szybowcami jak „Super Futar", „Foka", „Siraly". Wkrótce dla kadry mają być zakupione dwa szybowce radzieckie „A-15". Jeśli już jesteśmy przy kadrze szybowników, to może warto wspomnieć, że piloci węgierscy poważnie myślą o udziale swych reprezentantów na przyszłorocznych mistrzostwach świata w Anglii. Startowaliby tam na „Fokach" i właśnie „A-15". Szykują też na te mistrzostwa pewną niespodziankę — prototyp nowego szybowca własnej konstrukcji. Na razie jednak poczynania te nie dają pełnej gwarancji zbudowania i przygotowania egzemplarza na czas. Być może dlatego a także chyba by nie zapeszyć, Węgrzy nie chcą na ten temat wiele mówić.

Podczas odbywania się lotów na lotnisku Dunakeszi, każdy z aeroklubów rozkłada swój własny start. Pomiędzy tymi startami znajduje się wspólne pole startowe. Każdy aeroklub lata po swym własnym, zewnętrznym kręgu.

ITRK zrzesza w swych szeregach 127 członków. W tej liczbie znajduje się 90 pilotów oraz 37 skoczków spadochronowych. Mimo iż ITRK zalicza się do dużych aeroklubów, prowadzony jest wyłącznie przy pomocy pracowników społecznych.

Prezesem aeroklubu jest 27-letni inżynier i członek szybowcowej kadry narodowej **Janos Sajti**, sekretarzem — **Janos Dabosi**, szefem wyszkolenia szybowcowego — **Kovacs Pal**, szefem wyszkolenia spadochronowego — **Otto Feher**, szefem propagandy — **Janos Kovacs**, szefem technicznym — **Ondras Rakoczi**, skarbnikiem — **Stefan Dusz**. Aeroklub posiada również 15 instruktorów społecznych.

Od roku 1960 ITRK zajmuje w ogólnokrajowej klasyfikacji aeroklubów czołowe miejsca. Za ostatnie trzy lata wygląda to następująco: rok 1962 — 1 miejsce, 1963 — 2 miejsce i rok 1964 — najprawdopodobniej 1 miejsce. Plany państwowe w zakresie wyszkolenia podstawowego kandydatów do wojska ITRK wykonuje, jak do tej pory, w stu procentach. I choć wszystkie inne osiągnięcia wyszkoleniowo-sportowe nie są objęte planami państwowymi, to jednak walnie przyczyniają się do ostatecznej corocznej klasyfikacji aeroklubów. W ITRK kształtują się one następująco: 1963 rok — 1950 wylatanych godzin na szybowcach, 1964 (I — III kwartał) — 1100 godzin wylatanych na szybowcach oraz zdobycie 20 odznak pilota kategorii A i B, 2 kategorii C, 7 kategorii D i 1 kategorii F. Skrupulatnie liczone w polskich aeroklubach przeleciane przez szybowników kilometry na Węgrzech nie są brane pod uwagę.

Piloci szybowcowi aeroklubu ITRK pochwalić się mogą niemałymi osiągnięciami w zakresie wyczynu, a wielu z nich startuje co roku w szybowcowych mistrzostwach kraju. Najlepsi z nich — Kovacs Pal, Sajti Janos i Tury Kornel — są członkami kadry narodowej. Ostatni z tej trójki zwyciężył w tegorocznych mistrzostwach Węgier w konkurencji narodowej.

Na obozach letnich, o których była mowa wcześniej, piloci ITRK płacą za wyżywienie 6 forintów dziennie. Wobec jednak tego, że całkowity koszt dziennego wyżywienia skalkulowany został na 21 forintów, pozostałe 15 forintów płaci Ministerstwo Pracy (Munkavgyi Minisztenum), przy którym istnieje Aeroklub Młodzieży Szkół Przemysłowych.

Piloci ITRK latają, jak zresztą piloci innych aeroklubów, codziennie w miesiącach wakacyjnych. W pozostałych miesiącach piloci, szczególnie wyczynowi, polują na dobrą pogodę. Wtedy też praktykują znane i w Polsce „urywanie się" z pracy. O dobrej i sprawnej organizacji latania w takich przypadkach świadczy jednak fakt, iż wystarczy by na lotnisku znalazło się trzech pilotów wyczynowych, a już rozkłada się start i rozpoczyna latanie.

Na zakończenie warto dodać, że ośrodkiem w Dunakeszi zarządza z ramienia MHS kierownik i jego zastępca. Pozostałymi pracownikami etatowymi są tu dwaj mechanicy szybowcowi i jeden mechanik samolotowy.

AEROKLUB CSEPEL

Aeroklub Csepel, jego działalność i jego życie poznaliśmy najdokładniej. Członkowie tego aeroklubu byli przecież naszymi gospodarzami. Aeroklub znajduje się w dosyć korzystnej i trochę nietypowej sytuacji. Jest aeroklubem zakładów przemysłowych Csepel, które są trosklliwym i hojnym mecenasem. Jest aeroklubem fabrycznym, robotniczym jak byśmy go nazwali w Polsce. Zrzesza on jednak nie tylko pracowników zakładów Csepel, ale także młodzież całej olbrzymiej dzielnicy Budapesztu o tej samej nazwie. Nie wzbrania się jednak przed przyjęciem w swoje szeregi i młodzieży innych rejonów miasta.

Członkowie aeroklubu mając do dyspozycji klub obok fabryki latają jednak na odległym o 36 kilometrów na południe od Budapesztu lotnisku Sari. Do lotniska nie można, niestety, dojechać pociągiem. Zakłady Csepel zafundowały więc członkom swego aeroklubu dwa przejazdy na tydzień (w soboty i w niedziele) specjalnego autobusu tam i z powrotem. Jedziemy więc na lotnisko tymże autobusem, zbie-



Grupa młodych pilotów ITRK — Aeroklubu Młodzieży Szkół Przemysłowych — na swym lotnisku w Dunakeszi.



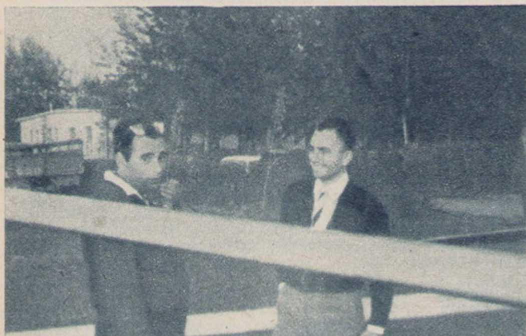
Lotnisko aeroklubowe w Sari. Właśnie zakończyły się loty. Pilotki, piloci i instruktorzy Aeroklubu Csepel pozują specjalnie dla „Skrzydlatej Polski".



Z lewej: Pod nami Budapeszt. Tym razem jednak tylko z wysokości Góry Gellerta. Na pierwszym planie Józef Januszewski, dalej Medard Szadkowski, Henryk Kucharski i Bohdan Rebkowski. Spust migawki „poświęcił się" nacisnąć niewidoczny Tadeusz Prandota.

Po prawej: Na lotnisku budapeszteńskich aeroklubów Csepel i Czkałow w Sari ożywiony ruch. Za chwilę rozpoczną się loty szybowcowe. Na pierwszym planie szybowiec przejściowy „Pilis".





„Polak — Węgier dwa bratanki..." Zoltan Zeman, pilot, instruktor i kierownik Aeroklubu Csepel w przyjacielskiej pogawędce z szybownikiem Aeroklubu Jeleniogórskiego Zygmuntem Znanieckim.

rając po drodze pilotów, czekających na umówionych miejscach.

Obok niewielkiego osiedla w Sari rozciąga się duże lotnisko. Tu właśnie latają piloci szybowcowi aeroklubów Csepel i Czkałow. Średniej wielkości hangar i niewysoki budynek z internatem, salą klubową itp. pomieszczeniami usadowione na skraju lotniska stanowią całość obiektu. Wszystkie te wystarczająco duże, jak na potrzeby latających tu aeroklubów, zabudowania wybudowane zostały przez zakłady przemysłowe Csepel.

Po przyjeździe na lotnisko piloci bardzo sprawnie wyhangarowywują szybowce i rozkładają start. Społeczni mechanicy wyciągarkowi, posługując się traktorem, ustawiają na krańcu lotniska wyciągarki. Rolę ściągarki pełni tu traktor. Lata się na dwa starty, każdy aeroklub osobno. Nas, pilotów z Polski, zadziwia miejsce rozłożenia startu. Litera T aeroklubu latającego po stronie zabudowań leży w odległości zaledwie 50-60 metrów od hangaru. Najdziwniejsze jest jednak to, że właśnie na tej przestrzeni znajduje się pas lądowań. A latają oprócz pilotów wyczynowych także piloci początkujący. Wszystko jednak odbywa się sprawnie i nawet na myśl nikomu nie przychodzi, że należałoby oddalić się nieco dalej.

Same loty odbywają się bardzo sprawnie i nie ma podczas ich trwania większych niż kilkominutowych przestojów. Wyciągarki dwubębnowe „Hercules" (czeskie) i Toldi Csepel są sprawne technicznie. Loty odbywają się bez przerwy, cały dzień. Zmieniają się tylko instruktorzy prowadzący start i mechanicy wyciągarkowi. Zresztą nikt siebie nie oszczędza. Panuje tu bowiem zwyczaj, że jeżeli już się przyjechało na lotnisko, to nie po to, by odpoczywać.

Jest niedziela. Na starcie spotkać można wszystkich mających coś do powiedzenia o działalności aeroklubu. Nie znając pięknego ale i piekielnie trudnego języka węgierskiego korzystam z uprzejmości miejscowego poligloty, pracownika Zarządu Głównego MHS i wielkiego przyjaciela lotników i Polaków o nazwisku Papp Bella, zwanego Bella Baczi (wujek). Pytam więc notując jednocześnie skrzętnie odpowiedzi.

Obiektem lotniskowym zarządzają z ramienia MHS kierownik i jego zastępca. Na lotnisku Sari pracuje ponadto dwóch mechaników szybowcowych i jeden mechanik samolotowy. Gospodarzem lotniska jest aeroklub Csepel, którego pełna nazwa brzmi: **Csepel Vasas es Femmuvek Repuloklubja.** Gościem na lotnisku jest natomiast aeroklub im. Czkałowa, który patronuje Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego.

Aeroklub Csepel skupia w swych szeregach 130 członków, w tym 77 szybowników, 35 skoczków spadochronowych i 18 pilotów samolotowych. W tej liczbie mieści się też 10 członków honorowych. Oczywiście na lotnisku Sari latają przede wszystkim szybownicy, natomiast skoczkowie spadochronowi, jak również piloci samolotowi, zgodnie z tutejszym zwyczajem, szkolą się i trenują przede wszystkim w swych centrach — Godollo i Budaors.

Piloci aeroklubu mają do swej dyspozycji łącznie 12 szybowców w tym 3 szybowce własne. Są to 2 „Gobe", 2 „Junius 18", 2 Pilis", 2 „Lepke" i 1 „Super Futar", oraz własne „Foka", „Mucha Standard" i „Cinke". Natomiast bardzo skromnie wygląda sytuacja jeśli chodzi o samoloty holujące. Oba aerokluby latające w Sari mają bowiem do dyspozycji zaledwie jeden samolot „Po-2" który podczas lotów holuje na zmianę szybowce lotniskowych sąsiadów.

Członkami aeroklubu w Csepel są m. in. Sandor Katona, członek kadry narodowej w akrobacji samolotowej i reprezentant kraju oraz Georgy Ujwari i Gyula Farkas, członkowie kadry szybowcowej. Wśród członków tego aeroklubu znajduje się 2 zasłużonych mistrzów sportu lotniczego, 6 mistrzów sportu oraz 16 posiada I klasę wyszkolenia lotniczego, 8 — II klasę i 13 — III klasę.

W ogólnokrajowym współzawodnictwie aeroklubów Csepel zajął w roku ubiegłym dobre trzecie miejsce. W tymże 1963 roku piloci szybowcowi aeroklubu Csepel wykonali 4 000 startów i wylatali 1200 godzin. Skoczkowie spadochronowi wykonali natomiast 640 skoków. Łącznie zdobyto też około 160 wyczynów.

Aeroklub posiada 13 instruktorów szybowcowych oraz 3 instruktorów spadochronowych. Bo choć w zasadzie skoczkowie spadochronowi skaczą w swoim centrum, to jednak członkowie aeroklubu Csepel, uprawiający spadochroniarstwo, czasami skaczą i na własnym lotnisku. Obecnie czyni się starania, by i piloci samolotowi aeroklubu mogli latać w Sari.

Z kolei kilka słów o kierownictwie aeroklubu Csepel. Prezesem jest 31-letni pilot instruktor **Zoltan Zeman.** Jest on pracownikiem zakładów przemysłowych Csepel, na stałe oddelegowanym do pracy w MHS. Jest to sytuacja nietypowa jak na stosunki węgierskie, jednak korzystna dla samego aeroklubu. Zoltan Zeman bowiem nie tylko lata i spełnia obowiązki instruktora, ale ma więcej czasu niż inni prezesi aeroklubów na kierowanie jednostką i dbanie o jej interesy. A dodać trzeba, że spraw do załatwiania jest niemało, tym bardziej, że aeroklub Csepel należy do największych aeroklubów na Węgrzech.

Pozostałe funkcje w aeroklubie obsadzone są już jednak wyłącznie siłami społecznymi. I tak szefem wyszkolenia jest **Gyula Farkas**, sekretarzem **Sandor Jambrik**, szefem technicznym **Kalman Fejes**, kierownikiem gospodarczym **Karoly Bihary**, kierownikiem propagandy i organizacji **Lajos Csermely**, kierownikiem sekcji spadochronowej **Lajos Dawid.** Wszyscy tu wymienieni oraz 3—5-osobowe kierownictwa poszczególnych sekcji tworzą zarząd aeroklubu Csepel. Na zebraniach tego zarządu, odbywających się raz na kwartał, przedstawiciel kierownictwa aeroklubu przedstawia sprawozdanie z działalności aeroklubu za ostatni okres. Społeczne władze aeroklubu wybierane są przez zgromadzenie wszystkich członków na okres dwóch lat.

☆

Do atrakcji pobytu na Węgrzech zaliczyć trzeba loty na szybowcach węgierskich. Niestety, były to tylko loty laszujące, kilkuminutowe, przy starcie za wyciągarką. Najlepsze wrażenie wywarł na mnie dwumiejscowy, całkowicie metalowy szybowiec szkolno-treningowy „Gobe". Dużo miejsca w kabinach, doskonała widoczność z obu. Przyjemny w pilotażu, nie zdradza żadnych zauważalnych nieprawidłowości w locie. Ma niewielkie opóźnienie w działaniu sterów. Bardzo lekki w transporcie naziemnym. Jest szybowcem pośrednim pomiędzy naszą „Czaplą" i „Bocianem".

Szkolny „Lepke" lata sam. Brak hamulców sprawia jednak pewne trudności z wylądowaniem przy literze T. Przejściowy „Pilis" przypomina eksploatowanego przed kilku laty w Polsce „Jeżyka". Treningowo-wyczynowy „Junius 18" pozostanie mi na długo w pamięci, przede wszystkim z powodu ciasnej i niewygodnej kabiny. Osobiście nie wyobrażam sobie na tym szybowcu dłuższego lotu czy przelotu. Zgięty w pół miałem dosyć pięciominutowej przejażdżki nad lotniskiem. W dodatku hamulce bardzo mało skuteczne.

Nie miałem okazji latać na najlepszych węgierskich szybowcach „Super Futar" i „Siraly". Najwygodniejsze i najprzyjemniejsze w pilotażu z szybowców, na których latają piloci węgierscy, są jednak polskie „Foki" i „Muchy Standard". Jednogłośnie stwierdzają to sami węgierscy użytkownicy. W ogóle „Foka" jest na lotniskach węgierskich zjawiskiem rzadkim i bardzo wysoko cenionym.

☆

Na zakończenie chciałbym w imieniu całej ekipy serdecznie podziękować węgierskim przyjaciołom za przemiłą gościnę. Szczególne podziękowania niech jednak przyjmą Zeman Zoltan, Sandor Muller, Gyula Farkas, Papp Bela, Stefan, Lajos Csermely, Ilona Bajczi i inni.

Odpowiednie przygotowanie spadochronów do skoków wymaga wiele pracy i cierpliwości. Na zdjęciu — węgierscy spadochroniarze na swym centralnym lotnisku w Godollo.



KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1955 (ciąg dalszy)

17 lipca
● W Zgorzelcu rozegrano międzypaństwowe zawody modeli latających na uwięzi pomiędzy zespołami Polski i NRD. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężyła ekipa NRD w stosunku 16:7.

*

22 lipca
● Z okazji Święta Odrodzenia odbyła się w Warszawie wielka defilada Wojska Polskiego oraz parada sportowców. Wzięli w nich także udział lotnicy wojskowi i sportowi.

*

29 lipca
● Otwarcie przez PLL LOT nowej linii lotniczej na trasie Warszawa — Wiedeń i z powrotem.

*

31 lipca
● Z okazji V Festiwalu Młodzieży i Studentów odbyły się nad Stadionem Dziesięciolecia w Warszawie pokazy szybowcowe w wykonaniu czołowych szybowników Polski.

*

4 sierpnia
● Do Chin wyjechali dwaj polscy szybownicy (J. Wojnar i J. Popiel) oraz meteorolog — prof. Wł. Parczewski. Celem wyjazdu jest zapoznanie się w Chińskiej Republice Ludowej z warunkami meteorologicznymi oraz możliwością wykonywania lotów wyczynowych.



Uroczystość 10-lecia Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, w Aleksandrowicach, w roku 1955.

14 sierpnia
● Henryk Zydorczak (z pasażerem E. Olesiem) ustanowił na szybowcu „Bocian" rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 200 km wynikiem 68,048 km/h.

*

16 sierpnia
● Edward Makula ustanowił rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 200 km wynikiem 67,304 km/h.

● Henryk Zydorczak (z pasażerem Z. Jamrozem) ustanowił na szybowcu „Bocian" rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km wynikiem 50,326 km/h.

● Maksymiliana Czmielówna (z pasażerem H. Niezabytowską) ustanowiła na szybowcu „Bocian" rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km wynikiem 50,341 km/h.

*

21 sierpnia
● W całym kraju odbyły się różnorodne imprezy lotnicze z okazji Święta Lotnictwa Polskiego.

*

27 sierpnia
● W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej obchodzono 10-lecie istnienia SZD.

*

Sierpień
● Spadochroniarze polscy brali udział w międzynarodowych zawodach spadochronowych w Bułgarii. W klasyfikacji zespołowej zajęli czwarte miejsce spośród 8 startujących ekip.

● Stewardessa Zofia Abłamowicz jako pierwsza z kobiet pracujących w PLL LOT przeleciała milion kilometrów.

*

3 września
● Uchwała Rządu Polski Ludowej o redukcji liczebności Sił Zbrojnych PRL (o 47 tys. żołnierzy i oficerów).

*

3—13 września
● W szkole szybowcowej Żar odbyły się I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Rozegrano 5 konkurencji. Pierwsze miejsce zajął Józef Pieczewski z Łodzi.

4—11 września
● W Warszawie odbyły się XX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Startowało 119 zawodników. W klasyfikacji zespołowej zwyciężyła ekipa Wrocławia, przed Krakowem i Poznaniem.

*

18—25 września
● W Białymstoku odbyły się II Spadochronowe Mistrzostwa Polski z udziałem 46 zawodników. Tytuł mistrzowski zdobył Zdzisław Szwedziuk, przed Józefem Wójcikiem i Jerzym Kossem.

*

30 września — 3 października
● W Warszawie odbyły się I Samolotowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Startowało 22 pilotów na samolotach CSS-13. Rozegrano 6 konkurencji. Zwyciężył Jerzy Piotrowski z Warszawy.

*

5—9 października
● W I Samolotowych Mistrzostwach Polski Seniorów w Warszawie, brało udział 24 pilotów z 20 aeroklubów na samolotach Zlin-26. Rozegrano 6 konkurencji. Tytuł mistrzowski zdobył Zdzisław Dudzik z Warszawy, przed Tadeuszem Szymczakiem (Ostrów) i Stanisławem Kasperkiem (Lublin).

*

11 października
● Do Indii wyjechała grupa polskich szybowników celem demonstrowania polskiego sprzętu na wystawie lotniczej w Delhi.

● Do Warszawy przybył, wraz z grupą parlamentarzystów belgijskich, deputowany Ernest Demuyter, znany belgijski pilot balonowy, uczestnik zawodów o puchar Gordon-Bennetta.

*

4 listopada
● Polskie Linie Lotnicze LOT wykonały 6-letni plan przewozów w 107,1% (w tonokilometrach).

● Tadeusz Góra jako pierwszy z polskich lotników otrzymał medal i tytuł „Zasłużonego Mistrza Sportu". Również jako pierwszy z działaczy polskiego sportu lotniczego medal i tytuł „Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej" otrzymał prof. Włodzimierz Humen.

Ekipa polska na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii, w roku 1955.

*

14 listopada
● Umowa o komunikacji lotniczej między Polską i Jugosławią.

*

23 listopada
● Na lotnisku Safdaran w Delhi odbyły się pokazy szybowcowe czołowych polskich pilotów, których poziom został wysoko oceniony przez prasę i fachowców Indii. Po pokazach pil. Wanda Szemplińska odbyła na szybowcu „Bocian" przelot z premierem Indii Nehru.

*

11 grudnia
● W Belgradzie podpisano umowę o generalnym przedstawicielstwie pomiędzy PLL LOT i jugosłowiańskim towarzystwem komunikacji lotniczej JAT.

*

18 grudnia
● W Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się spotkanie lotników z okazji dziesięciolecia czasopisma „Skrzydlata Polska" w Polsce Ludowej.

(cdn)

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

KAZIMIERZ SZAŁAS (1900—1928)

Urodził się 30. III. 1900 r. w Iłłowajskoje nad Donem z ojca Jana i Marii ze Smogorzewskich. Po ukończeniu szkoły realnej w Charkowie rozpoczął studia na wydziale fizyko-matematycznym tamtejszego uniwersytetu. W połowie 1918 roku przybył do Polski i w listopadzie tegoż roku wstąpił do lotnictwa wojskowego. Został wyszkolony na radiotelegrafistę i po uzyskaniu w r. 1920 stopnia oficerskiego objął dowództwo lotniczej kompanii radiotelegraficznej. W latach 1921-23 uzyskał pełne wyszkolenie lotnicze — ukończył Oficerską Szkołę Obserwatorów w Toruniu oraz Niższą i Wyższą Szkołę Pilotów (Bydgoszcz, Grudziądz). Następnie pracował jako referent w IV Departamencie Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk. w Warszawie. W tym okresie skonstruował i wypróbował praktycznie kilka wynalazków lotniczych: spadochron meldunkowy, suwak nawigatorski do map, kamery do zdjęć nocnych. Jako wybitny nawigator został wyznaczony wraz z por. pil. Kalinką i sierż. mech. Kłosinkiem do wypróbowania w locie długodystansowym samolotu FOKKER F. VII (trzy silniki WRIGHT Whirlwind o mocy po 220 KM każdy), który został następnie wprowadzony do uzbrojenia organizujących się w 1 pułku lotniczym eskadr bombowych. Lot ten — etapowy przelot Dęblin, Bagdad, Kair, Warszawa — miał ponadto na celu zadania sportowe i propagandowe.

Celem sprowadzenia samolotu do Polski wziął jako nawigator udział 26. V. 1928 r. w siedmiogodzinnym przelocie Amsterdam — Warszawa. Start do wielkiego przelotu na południowy-wschód odbył się w Dęblinie 30. VII. 1928 r., we wczesnych godzinach rannych. Lotnicy polscy nadlecieli do Bagdadu w nocy z 30/31. VII. 1928 r. Skutkiem nieporozumienia ani lotnisko cywilne ani wojskowe nie zostało oświetlone. Por. pil. Kalinka lądując o świcie zaczepił o wał ziemny. Skutkiem uderzenia o stolik nawigacyjny zginął por. Szałas, reszta załogi wyszła z lekkimi obrażeniami.

Posiadał Złoty Krzyż Zasługi, odznakę pilota i obserwatora lotniczego.



Kazimierz Szałas

STANISŁAW JASIŃSKI (1891—1932)

URODZIŁ się 5.IV.1891 r. w Okrzesińcach, pow. Kołomyja, syn Łukasza i Marii z Iwanickich. Do szkoły średniej uczęszczał w Kołomyi, gdzie zdał egzamin dojrzałości w r. 1908. Następnie studiował w Akademii Górniczej w Leoben. W latach 1912 — 1914 był członkiem organizacji niepodległościowo-militarnej „Polskie Drużyny Strzeleckie". Z początkiem pierwszej wojny światowej został powołany do armii austriackiej. Służył początkowo w kawalerii (w r. 1915 ukończył Szkołę Oficerów Rezerwy Kawalerii), a następnie w lotnictwie. W r. 1916 ukończył Szkołę Obserwatorów, w r. 1918 pilotarz podstawowy i myśliwski. Ostatni okres pierwszej wojny światowej odbył w stopniu porucznika — pilota jako dowódca 37 kompanii lotniczej.

Dnia 1.XI.1918 r. wstąpił do wojska polskiego. Na lotnisku Rakowice pod Krakowem zorganizował 5 eskadrę wywiadowczą, którą dowodził do stycznia 1920 r. Następnie sprawował funkcję dowódcy 3 Grupy Lotniczej, zastępcy Inspektora Wojsk Lotniczych i szefa Lotnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa. W r. 1923 ukończył Wyższą Szkołę Wojenną. W dwa lata później na własną prośbę przeszedł do rezerwy. Na wiosnę 1928 r. powrócił do służby czynnej w lotnictwie wojskowym. Sprawował funkcje zastępcy dowódcy 6 pułku lotniczego we Lwowie, inspektora wyszkolenia Departamentu Aeronautyki M. Spr. Wojsk, dowódcy 3 Grupy Aeronautycznej w Krakowie (2 i 6 p. lotn.)

Przewodnią ideą działalności Jasińskiego było wyodrębnienie aeronautyki jako samodzielnego rodzaju broni, zorganizowanie ministerstwa lotnictwa, nadanie korpusowi lotniczemu specjalnego ustawodawstwa w dziedzinie organizacji, awansów, uposażenia, toku służby. Na te tematy pisał już od r. 1921 w pismach lotniczych i specjalnej broszurze.

Zginął 10.VIII.1932 r. w katastrofie samochodowej. Był odznaczony czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem Niepodległości, Polową Odznaką Pilota.



Stanisław Jasiński

J. Kędz

PROBLEMY SZKOLENIA NA XV KONGRESIE ASTRONAUTYCZNYM

Profesor FRANCISZEK JANIK

Na XV Międzynarodowym Kongresie Astronautycznym, który się odbył w Warszawie w dniach 7—12.IX. br., po raz pierwszy została utworzona Sekcja Kształcenia — a to dla podkreślenia, że problem ten stał się bardzo aktualny. W Sekcji Kształcenia wygłoszono w dwu pierwszych dniach Kongresu 12 referatów, w czym uczestniczyli przedstawiciele Francji (2 referaty), Belgii (1 referat), ZSRR (1 referat), Anglii (2 referaty), Szwecji (1 referat) i USA (5 referatów). Należy żałować, że Polska nie zgłosiła na ten temat żadnego referatu, bo osiągnięcia krakowskiego ośrodka PTA i Klubów Techniki Rakietowej mogły stanowić przeciwwagę do referatu pani Blosset, jak to wykazał mgr inż. Jacek Walczewski w Nr 42 (693) „Skrzydlatej Polski".

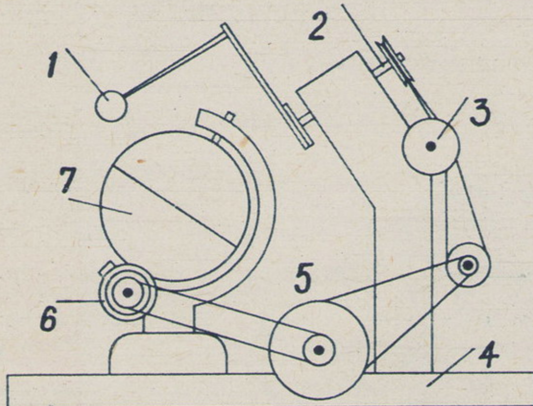
Właśnie w dziedzinie kształcenia — jak to zostało stwierdzone przez przedstawiciela USA prof. Summerfielda i przedstawiciela Polski prof. M. Łunca na sesji końcowej, na której podsumowano wyniki obrad — kraje nie będące potęgami w badaniu Kosmosu mają i będą mieć dużo do powiedzenia. Dlatego problem Kształcenia Astronautycznego u nas w Polsce powinien być postawiony na odpowiednim poziomie i odegrać niemałą rolę.

Nicią przewodnią tych referatów było stwierdzenie, że astronautyka wywarła ogromny wpływ na programy nauczania mechaniki ciał stałych, podstaw fizyki, chemii, termodynamiki, elektromagnetyzmu, elektroniki, napędów rakietowych, automatyki i sterowania zdalnego, astronomii oraz na wykorzystanie maszyn liczących. Wystąpiła również jaskrawo potrzeba reformy nauczania biologii, tak w szkołach średnich, jak i uniwersytetach. Zdobycze astronautyki dają bowiem nam klucz do poznania istoty życia i badania początku życia nie tylko na Ziemi.

Materiały naukowe nabierają znaczenia, gdy znajdą się w rękach zręcznych nauczycieli, bo wtedy stają się ugruntowaną drogą myślenia. Międzynarodowy Rok Geofizyczny 1957—58 wywołał wiele przełomów w nauce. Informacje uzyskane przez sputniki i inne satelity ziemskie wzburzyły świat. Wszechświat stał się laboratorium wielu gałęzi wiedzy potrzebującym nowych naukowców, których należy wykształcić.

Dla zainteresowania nową wiedzą wielu młodych ludzi należy stosować środki pobudzające ciekawość ludzką. Do nich należą: popularne odczyty, publikacje, prasa, radio, telewizja i film. Należy położyć nacisk na spopularyzowanie raczej zasad naukowych niż osiągnięć technologicznych. Zręczność rozwijanych metod nauczania daje możność studentowi odkrywania związków między zjawiskami, chroni go przed bezmyślnym uczeniem się na pamięć. Ogromną pomoc w nauczaniu dają odpowiednie laboratoria, pomoce wizualne, tablice, rysunki, projekcje i filmy.

W wielu krajach powstały nowe ośrodki naukowe do badania przestrzeni kosmicznej. Tak np. we Francji został utworzony w roku 1962 Ośrodek Naukowy Badań Kosmicznych p.n. Centre National d'Etudes Spaciales (CNES); w Anglii ośrodek nauk technicznych w Loughborough College of Technology (LCT); w USA przy Massachusetts Institut of Technology (MIT) itp. Ośrodki te objęły patronat nad kształceniem nowych kadr naukowych w dziedzinie astronautyki.



Model orbity satelity ziemskiego: 1 — satelita, 2 — oś przechodząca przez środek Ziemi, 3 — przełożenie rolkowe, 4 — podstawa, 5 — silnik napędowy, 6 — kółko ogumione, 7 — globus. Jest to jedna z licznych szkolnych pomocy naukowych w W. Brytanii.

Referaty w Sekcji Kształcenia w skrócie przedstawiały się następująco:

1) Lise Blosset przedstawicielka CNES omawiała rolę młodzieży francuskiej zrzeszonej (250 członków) i niezrzeszonej (około 460 uczestników). We Francji istnieje 18 klubów licealnych młodzieży w wieku lat 17 i 5 klubów akademickich młodzieży w wieku lat 20—22. Na stałe przydzielonych im jest 40 profesorów lub kierowników laboratoriów, 10 inżynierów i techników, 5 wychowawców, a oprócz tego, jako konsultantów — 15 profesorów szkół wyższych technicznych i medycznych oraz 15 inżynierów i techników.

Ośrodek CNES opracował i produkuje znormalizowane silniki rakietowe zdolne unieść masę 27—35 kg na wysokość 3,5—5 km, które są przekazywane młodzieży do budowy rakiet. Konstrukcja tych rakiet, których model był pokazany na Kongresie oraz ich wyposażenia, opracowanie programu badań i przeprowadzanie badań nad zachowaniem się rakiet i myszy w nich umieszczonych należy do młodzieży.

W ten sposób młodzież dokształca się w takich dziedzinach nauki, jak mechanika lotu, dynamika masy zmiennej, meteorologia, biologia itp. Przygotowanie rakiet do lotu trwa $^1/_2$ roku. Środki, jak poligon, materiały do aparatury pomiarowej wykonywanej w klubach, środki łączności itp. daje wojsko. Te doświadczenia mają głębokie znaczenie pedagogiczne, pozwalają na pogłębienie wiadomości, uczą pracy zespołowej i pozwalają na rozwijanie się uzdolnień w określanych kierunkach wiedzy, co ułatwia dobór kadr do CNES.

2) M.Y. Bernard — profesor CNES wskazał na dwa poziomy nauczania astronautyki, a w szczególności nauki o elektryczności. Na pierwszym uczy się praw fundamentalnych, ale wprowadzenie wielkości przestrzeni kosmicznej wymaga rozwinięcia przykładów na ogół różnych od używanych w zastosowaniach naziemnych. Na drugim poziomie wprowadza się specjalizację w dziedzinach wyodrębnionych.

3) Prof. A. L. Jaumotte z Brukseli zwrócił uwagę na trzy dziedziny termodynamiki tj. silniki rakietowe, wymiana ciepła i wytwarzanie energii na pokładzie satelity, które stanowią o rozwoju astronautyki.

4) Prof. L. Siedow z ZSRR omówił równanie energii i zwrócił uwagę na konieczność wprowadzenia poprawek do wzorów dotychczas używanych.

5) Prof. T. R. Milburn i B. Buss z Anglii omówili konstrukcję modeli i ich znaczenie przy nauczaniu ruchu planet i satelitów. Na rys. 1 pokazany jest jeden z tych modeli. Poucza on w sposób poglądowy jak wygląda orbita satelity ziemskiego nachylona pod dowolnym kątem do równika ziemskiego i do ekliptyki.

6) Prof. P. W. Sharman z Anglii omówił program kursu w LCT, gdzie położono nacisk na zajęcia warsztatowe. W czasie dwóch pierwszych lat studiów student zapoznaje się z podstawami całego zakresu techniki astronautycznej, a podczas dwu lat końcowych zgłębia specyficzne dyscypliny napędu, aerodynamiki, konstrukcji rakiet itp. Do prac laboratoryjnych należy określenie osiągów silników rakietowych, pomiar wymiany ciepła itp.

7) C. J. Clemedson (Szwecja) wskazał na konieczność reformy nauczania biologii, o czym coraz więcej dyskutuje się tak w Europie, jak i w USA. Podał szereg przykładów, gdzie astronautyka domaga się tych zmian.

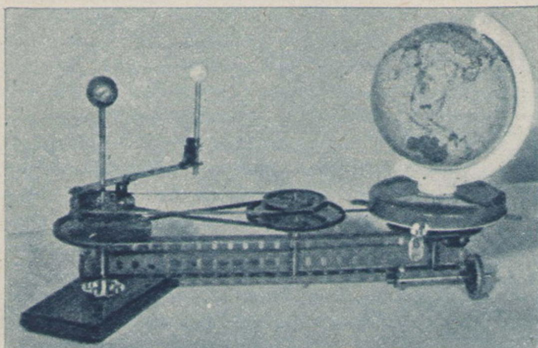
8) G. S. Kleinman — prof. z New Jersey, omawiała nowoczesne metody nauczania z uwzględnieniem laboratoriów i różnych pomocy naukowych. W roku 1956 z inicjatywy MIT grupa profesorów fizyki napisała podręcznik dla szkół średnich, w którym pominięto wiele tradycjonalnych wiadomości i wszelką technologię, a położono nacisk na treść istotną tj. podstawy naukowe. Podobnej rewizji podlegają kursy biologii i chemii.

9) F. M. Brandlay — New York zwrócił uwagę na działalność dydaktyczną National Science Foundation, która poprzez stypendia i budowę instytutów dla nauczycieli toruje drogę rozwojowi astronautyki. Podobną rolę spełnia U.S. Office of Education. Około $2^1/_2$ tysiąca szkół uczy meteorologii, geologii i astronomii. Wprowadza się na kursach biologię, chemię, fizykę i nowe gałęzie matematyki. W roku 1970 około 1000 szkół będzie miało planetaria każde dla 100 widzów, które będą odwiedzane wielokrotnie przez uczącą się młodzież.

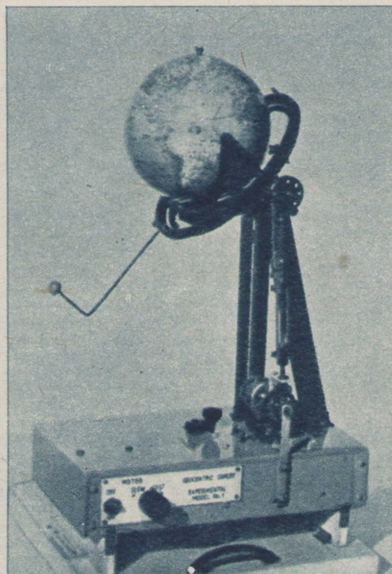
10) R. L. Halfman — (MIT) — omówił szczegółowo zmiany programów nauczania w latach 1953—63. Dziś nie można już rozdzielać takich dyscyplin jak automatyczne sterowanie, drgania, przepływ ściśliwy, działanie giroskopowe itp., bo stanowią one jedno kompleksowe zagadnienie.

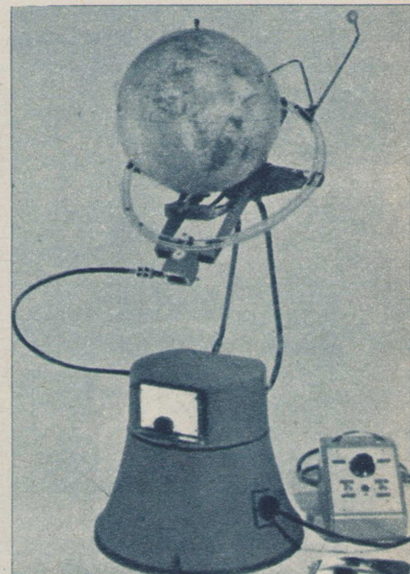
11) Dr M. Summerfield — USA — omówił rolę metod nauczania w osiągnięciach astronautyki.

12) J. W. Bernardo z USA omówił współpracę NASA ze szkołami i uczelniami poprzez 84 stacje telewizyjne i konferencje z udziałem 50 000 studentów.

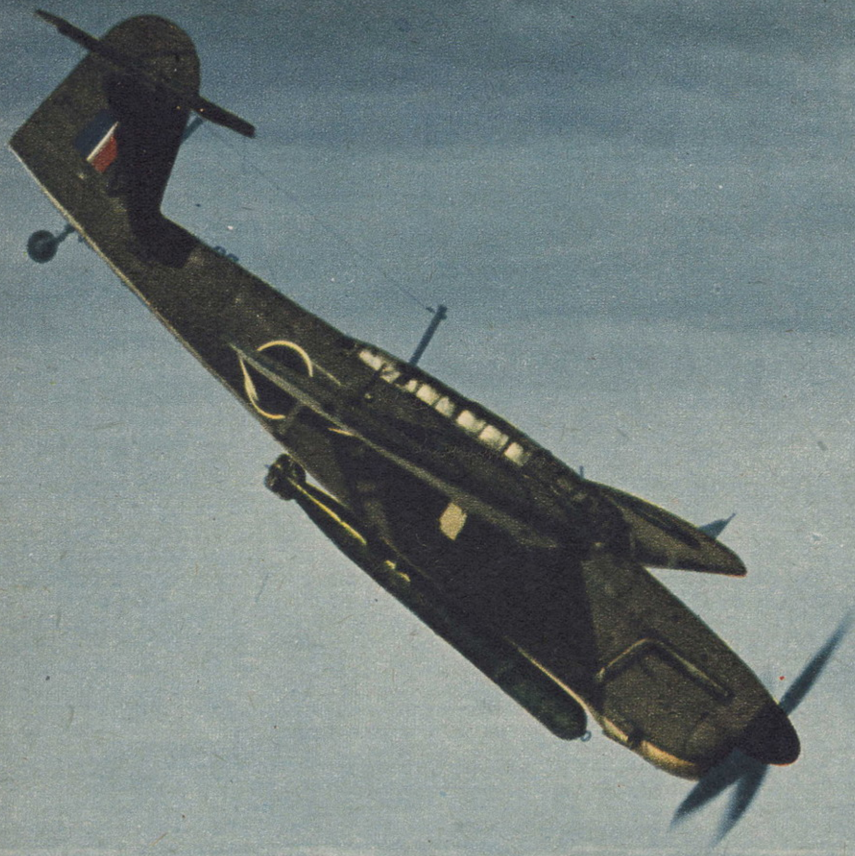


Na zdjęciach obok pokazujemy kilka urządzeń służących jako szkolne pomoce w nauczaniu astronautyki, opracowane w Wielkiej Brytanii. Do budowy tych urządzeń wykorzystano części od dziecięcych zestawów konstrukcyjnych, globusy szkolne itd. Elektryczne silniki napędowe są zasilane poprzez transformator z regulatorem, wzięty od kolejki elektrycznej.





SAMOL



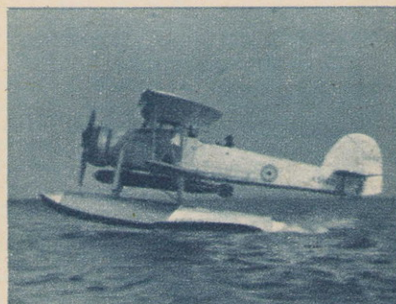
ANDRZEJ MACKO

Brytyjski samolot torpedowy Fairey „Barracuda" w ataku. Samolot ten, oblatany w grudniu 1940 roku, był następnie budowany w 5 wersjach do 1944 r. włącznie. Rozpiętość — 16,2 m, długość — 12,7 m, prędkość max. — 360 km/h.

WRAZ z pojawieniem się bojowych okrętów nawodnych i podwodnych, zaczęto myśleć o skutecznym sposobie zwalczania ich z powietrza. Zamierzenia te zrealizowano już w czasie I wojny światowej, przystosowując prymitywny jeszcze samolot do tych zadań. Oprócz tego do zwalczania okrętów nawodnych i podwodnych, użyto także sterowca. Zwalczanie jednostek morskich odbywało się przy pomocy broni maszynowej, lekkich bomb i torped.

Pierwszym na świecie samolotem torpedowym był angielski wodnosamolot typu pływakowego, Short „Canton-Unne" zbudowany w roku 1914. Był to dwupłatowiec, o konstrukcji drewnianej i pokryciu płóciennym, wyposażony w silnik o mocy 135 KM. Załoga tego samolotu składała się z dwóch ludzi: pilota i obserwatora. Ciężar całkowity samolotu wynosił 1550 kG. Short „Canton-Unne" zabierał jedną torpedę umieszczoną między rozpórkami pływaków. W roku 1915, w Rosji opracowano wodnosamolot torpedowy M-9 konstrukcji Grigorowicza. Samolot ten budowany był później na prawach licencji w wielu krajach. Był to dwupłat typu „łódź latająca" o konstrukcji mieszanej. W końcu lat dwudziestych i na początku trzydziestych, wiele krajów zwróciło większą uwagę na budowę samolotów torpedowych. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj radziecka konstrukcja z roku 1925, typu ANT-4. W tym okresie był to największy i najnowocześniejszy samolot bombowo-torpedowy na świecie. ANT-4 wyposażony był w dwa pływaki; konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Do jego napędu zastosowano 2 silniki o łącznej mocy 1360 KM. Załoga składała się z trzech ludzi. Oprócz bomb i torped, samolot uzbrojony był w 1 działko kal. 20 mm i 3 karabiny maszynowe. Rozpiętość jego skrzydeł wynosiła 28,7 m, długość — 18 m, ciężar całkowity — 7800 kG, prędkość max. — 220 km/h, pułap — 6000 m, zasięg — 1000 km.

Podstawowym typem samolotu torpedowego na początku lat trzydziestych był jednak dwupłatowiec zastrzałowy, wyposażony w pływaki, między którymi zawieszona była torpeda. Charakterystycznym samolotem z tego okresu jest angielski Fairey „Swordfish" zbudowany w roku 1934. Był to trzymiejscowy dwupłat o konstrukcji metalowej, zabierający jedną torpedę o ciężarze 800 kG. Oprócz tego uzbrojony był w 2 karabiny maszynowe. Lata 1937—39 są okresem błyskawicznej ewolucji samolotu wojskowego, a w tym i torpedowego. Obowiązującym układem stał się wolnonośny, metalowy jednopłat. „Moda" ta nie ominęła samolotów torpedowych.



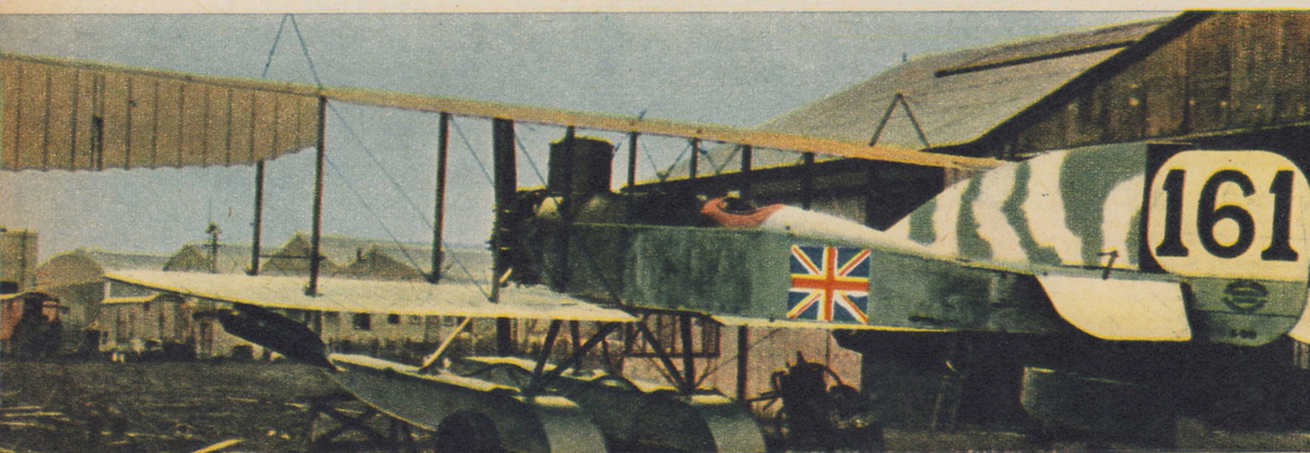
Samolot torpedowy Fairey „Swordfish" z 1934 r. w momencie wodowania. Widoczne jest podwieszenie torpedy. Samolot był używany w pierwszym okresie minionej wojny.

Typowym samolotem szturmowo-torpedowym z tego okresu może być japońska konstrukcja Nakajima B5N2 „Kate" z roku 1937 i włoski wodnosamolot bombowo-torpedowy typu Fiat RS-14, skonstruowany w roku 1939. Były to konstrukcje na wskroś nowoczesne. Również i w Polsce czynione były próby z budową własnego samolotu torpedowego. Pod koniec roku 1938 podjęto wstępne opracowanie wodnosamolotu torpedowego oznaczonego RWD-22. Według założeń projektu, miał to być dwusilnikowy dolnopłat o konstrukcji mieszanej wyposażony w dwa pływaki duralowe. Załoga tego samolotu miała składać się z trzech ludzi, a uzbrojenie z bomb o łącznym ciężarze 400 kG lub z jednej torpedy 750 kG. Wykonano model tunelowy tego samolotu, lecz wybuch wojny przerwał dalsze prace.

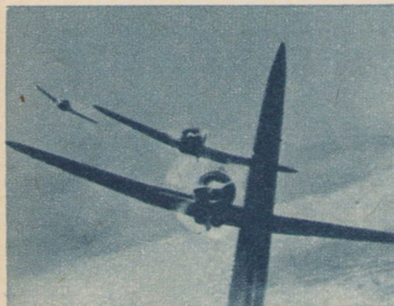
W okresie II wojny światowej, samoloty torpedowe odegrały ważną rolę w bitwach morskich, niszcząc skutecznie duże jednostki nawodne i podwodne. Niepoślednią rolę odegrały japońskie samoloty torpedowe w czasie ataku na Pearl Harbour. W wielkich bitwach morskich na Morzu Koralowym, w bitwie pod Midway, w bitwie o zatokę Leyete, uczestniczyły m. in. samoloty torpedowe stron walczących. Japoński pancernik „Yamato", najpotężniejsza jednostka pływająca tego typu w II wojnie światowej, właśnie śmiertelne trafienia otrzymał od samolotów torpedowych. M. in. w atakowaniu i zniszczeniu tego pancernika brały udział samoloty torpedowe Grumman „Avenger" produkcji amerykańskiej.

II wojna światowa jest również okresem dalszej ewolucji samolotu tego typu. Wzrasta jego prędkość lotu, zasięg i udźwig, co jest szczególnie ważne. Po II wojnie światowej, następuje dalsza, błyskawiczna ewolucja samolotu wojskowego. Do szerokiego zastosowania wchodzi silnik odrzutowy i turbośmigło-

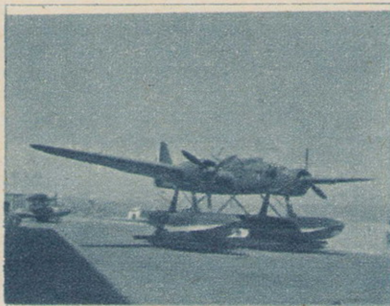
Pierwszy wodnosamolot torpedowy Short „Canton-Unne" z 1914 r.



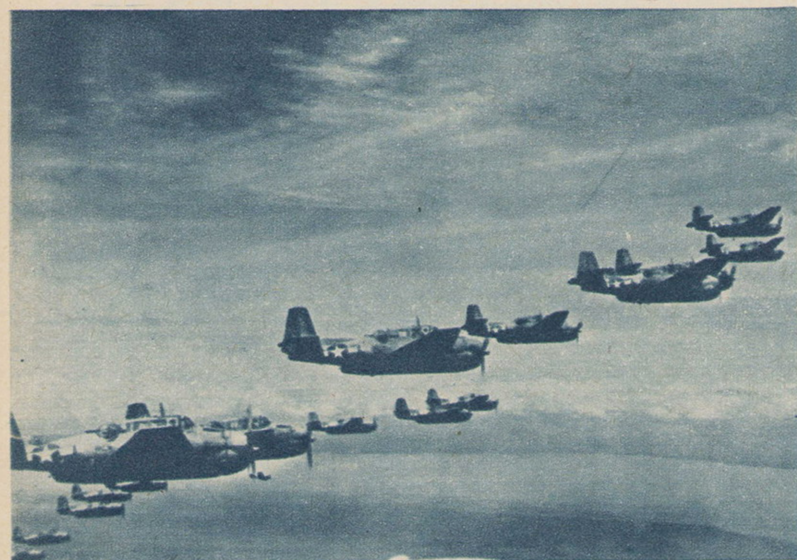
OTY TORPEDOWE



Samoloty Nakajima B5N2 „Kate" z 1937 r. Używane masowo w II wojnie światowej. Zabierały 2 torpedy. Prędkość max. — 360 km/h. Rozpiętość — 15,9 m, długość — 10,3 m.



Wodnosamolot Fiat RS-14 zabierający 350 kG bomb i 1 torpedę. Rozpiętość — 19,6 m, długość — 13,8 m, prędkość max. — 385 km/h.



Samoloty torpedowe Grumman TBF „Avenger" z 1941 r., używane masowo przez Amerykanów w II wojnie światowej. Torpeda mieściła się wewnątrz kadłuba. Rozpiętość — 16,5 m, długość — 12,2 m, prędkość max. — 445 km/h.

wy. Ma to duży wpływ na dalszy rozwój samolotu torpedowego.

KONSTRUKCJA SAMOLOTU TORPEDOWEGO

W latach 1914—1935 charakterystycznym typem samolotu torpedowego był dwupłat wyposażony w pływaki lub w podwozie kołowe. Torpeda umieszczona była przeważnie między pływakami, lub podwoziem kołowym. Samoloty torpedowe wyposażone w pływaki mogły bazować na większych jednostkach morskich, z których startowały przy pomocy specjalnej katapulty. Po wykonaniu zadania wodowały w pobliżu okrętu, na który wciągano je za pomocą odpowiednich dźwigów. W latach 1937—1939 coraz częstszym typem samolotu torpedowego staje się wolnonośny jednopłatowiec.

W miarę rozwoju lotnictwa pokładowego, samolot torpedowy z podwoziem kołowym zaczyna wypierać wodnosamoloty tego typu wyposażone w pływaki lub kadłub łodziowy. Ma on dużą przewagę nad wodnosamolotem. Przede wszystkim wodnosamoloty typu pływakowego i „łódź latająca" charakteryzują się większym oporem czołowym, są mniej zwrotne i wolniej nabierają wysokości. Nie można tego powiedzieć o samolocie torpedowym wyposażonym w kołowe podwozie wciągane w locie.

Jeżeli chodzi o sposób podwieszania torpedy, to rozróżniamy dwa zasadnicze typy samolotów. Pierwszy z nich będzie posiadał torpedę na zewnątrz (typ starszy), podwieszoną w dolnej części kadłuba, drugi natomiast — w specjalnej komorze mieszczącej się wewnątrz dolnej części kadłuba. Biorąc pod uwagę ogólną konstrukcję samolotu torpedowego, to w zasadzie nie odbiega ona od innego samolotu wojskowego. Samolot torpedowy musi się charakteryzować mocną i zwartą konstrukcją. Specyficzny sposób atakowania okrętu nawodnego polegający na tym, że samolot torpedowy bardzo ostro nurkuje, kilka metrów nad wodą wyrównuje lot i zrzuca torpedę — jest również powodem, że od samolotu tego typu wymaga się dużej zwrotności i prędkości wznoszenia. Współcześnie, do zwalczania okrętów mogą być również przystosowane normalne samoloty lądowe. Mogą to być samoloty myśliwskie, bombowe itp. Przykładem może być tutaj nasze lotnictwo morskie.

WSPÓŁCZESNE SAMOLOTY TORPEDOWE

Samolot zwalczający okręty nawodne nie musi charakteryzować się dużą prędkością lotu. Lot z dużą prędkością w tym przypadku zmniejszałby możliwość wykrycia jednostki morskiej. Współczesne samoloty bombowo-torpedowe wyposażone są przeważnie w silniki tłokowe (np. Grumman G-82 „Guardian", Grumman S2F „Tracker") lub w silniki turbośmigłowe (np. Fairey „Gannet", Short „Seamew", Breguet „Alize").

Ze względu na to, że większa część współczesnych samolotów torpedowych przystosowana jest do startów z pokładu lotniskowca, skrzydła ich są składane. Naturalnie nie dotyczy to ciężkich samolotów tego typu (np. CL-28 „Argus"), które bazują na lądzie. Na uzbrojenie samolotu bombowo-torpedowego, składają się bomby zwykłe, głębinowe, miny morskie, torpedy, oraz pociski rakietowe klasy „powietrze-woda". Oprócz tego mogą być one uzbrojone w klasyczną broń strzelecką, tzn. karabiny maszynowe i działka.

Ze względu na charakter lotów i zadań, samoloty tego typu muszą być wyposażone w urządzenia radarowe, w specjalne reflektory oraz w urządzenia magnetyczne. O wyposażeniu samolotów torpedowych może świadczyć fakt, że kanadyjski samolot CL-28 „Argus" posiada ponad 40 typów różnych anten. Aby skutecznie wykryć okręt podwodny, samolot zrzuca specjalną boję radioakustyczną albo używa urządzenia magnetycznego działającego na zasadzie wykrywania zaburzeń jakie powoduje metalowa skorupa okrętu będącego w zanurzeniu.

Samoloty bombowo - torpedowe muszą być również przystosowane do wykonywania długotrwałych lotów (patrolowanie), nad pełnym morzem. Np. samolot CL-28 „Argus" przystosowany jest do 24-godzinnego lotu bez przerwy. Loty nad pełnym morzem ze względu na swój charakter, a szczególnie w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych, wymagają od załogi doskonałego przygotowania teoretycznego i praktycznego. Z tych to właśnie względów załogi samolotów torpedowych rekrutują się z najlepszych pilotów, którzy przechodzą specjalne i długotrwałe szkolenie.



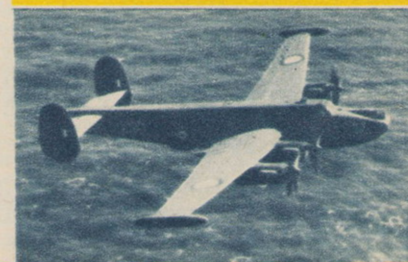
Pokładowy samolot turbośmigłowy Short „Seamew" z 1953 r. Podwozie stałe. Zabiera bomby, torpedę i pociski rakietowe. Rozpiętość — 16,7 m, długość — 12,5 m. Prędkość max. — 380 km/h.



Turbośmigłowy samolot torpedowo-bombowy Fairey „Gannet" AS Mk. 4. Udźwig bojowy taki sam jak w 4-silnikowym bombowcu „Lancaster" z okresu II wojny światowej.



Samolot pokładowy USA z silnikami tłokowymi, Grumman S2F-3 „Tracker". Widoczne są złożone skrzydła.



Wyżej: Samolot rozpoznawczy i bombowo-torpedowy Avro MR Mk. 3 „Schackleton". Niżej: Kanadyjski samolot bombowo-torpedowy Canadair CL-28 „Argus". Załoga — 15 osób.





Samolot szkolno-treningowy „Junak-3" używany w lotnictwie sportowym, w czasie lotu.

JAK NAWIGOWAĆ SAMOLOTEM SPORTOWYM?

ROZWÓJ lotnictwa oraz zastosowanie najnowszych osiągnięć naukowych i technicznych w nawigacji stworzył warunki, w których nawigowanie nowoczesnego samolotu w różnych warunkach atmosferycznych nie jest już dziś problemem. Kabina współczesnego samolotu wyposażona w najnowsze urządzenia radionawigacyjne i radiolokacyjne pozwala, przy współpracy z ziemnymi środkami radiolokacyjnymi, wykonywać przeloty na bardzo dużych odległościach o każdej porze doby i w każdych warunkach atmosferycznych. Pilot nie potrzebuje borykać się z niepowodzeniami i trudnymi do rozwiązania sytuacjami nawigacyjnymi, gdyż w każdej chwili porty lotnicze są w stanie udzielić mu wystarczającej rady i pomocy. Tak jest jednak tylko w lotnictwie komunikacyjnym i wojskowym, gdzie pilotowi dany jest sprzęt na wskroś nowoczesny, będący na ogół ostatnim osiągnięciem techniki lotniczej.

Dla wielu pilotów sportowych prowadzenie samolotu z zastosowaniem nowoczesnej nawigacji pozostanie jednak jeszcze na pewien czas w sferze marzeń. Nasze lotnictwo sportowe poczyniło duży krok naprzód od pionierskich dni 1945 roku. Wyposażenie naszego sportu w sprzęt o jakim marzy niejeden pilot jest mimo to z wielu względów niemożliwe. Odpowiednie przygotowanie lotu nawigacyjnego z zachowaniem ogólnie pojętych zasad tzw. „starej nawigacji" pozwala jednak na bezpieczne prowadzenie samolotu z punktu do punktu, bez łączności z ziemią, bez pomocy radionawigacji nawet w trudnych warunkach atmosferycznych. Wymaga to od pilota sportowego dużej dyscypliny w utrzymaniu nakazanego kursu busoli oraz czasu lotu. Są to bowiem podstawowe czynniki, które mogą zapewnić powodzenie lotu nawigacyjnego samolotu sportowego. O tym oczywiście wie doskonale każdy pilot — a jednak nie ma roku, by ktoś nie pobłądził. Utrata orientacji zdarza się tak przy złej jak i przy bardzo dobrej pogodzie. Przyczynami są prawie zawsze: nieutrzymanie kursu i czasu lotu.

Każdy pilot posiadający uprawnienie do lotów nawigacyjnych wykazał swój stopień znajomości nawigacji na egzaminie państwowym. Jednak praktyka wykazuje w wielu wypadkach duże braki w zakresie znajomości elementarnych zasad nawigacji w locie. Stąd wynika potrzeba ciągłego doszkalania się.

Jeżeli połączymy na mapie dwa punkty linią prostą, przyjmując ją za rzeczywistą linię drogi samolotu, to wykonanie lotu wygląda na pozór bardzo łatwo. Każda linia wykreślona na mapie w dowolnym kierunku przebiega prawie zawsze w pobliżu jakiegoś obiektu orientacyjnego lub go przecina. Patrząc na przebieg trasy na mapie pilot ma ją całą w polu widzenia i dlatego wydaje się, że wykonanie lotu nawigacyjnego nie będzie trudne. Rzeczywiście, gdyby w czasie lotu można było widzieć jednocześnie to, co widzimy na mapie, wszystko by było bardzo proste. Jednak z wysokości 200 — 400 m pilot ma w polu widzenia tylko fragment terenu. Stwarza to dla pilota zupełnie nową sytuację, zmuszając go do rozpoznania terenu po jego poszczególnych fragmentach. Jest to jedna z zasadniczych trudności, a stopień jej opanowania jest wykładnikiem umiejętności nawigacyjnych.

Główną role w normalnych warunkach meteorologicznych odgrywa wysokość lotu, gdyż od niej zależy wielkość obserwowanego obszaru, czyli pola widzenia. Zapoznając się z przebiegiem trasy na mapie nie możemy sugerować się tylko odległościami od poszczególnych punktów orientacyjnych leżących w bezpośredniej linii drogi, lecz musimy zapoznać się z terenem, nad którym będziemy przelatywać. To ułatwi nam znacznie utrzymanie się na linii drogi przy zmniejszeniu się widoczności. Jeżeli zaś obraliśmy punkt, który ma być miejscem ewentualnej poprawki kursu, to znajomość rejonu na prawo i lewo od linii drogi jest niezbędna. Nawigowanie samolotem musi być oparte na pewnych przewidywaniach sytuacyjnych. Jeżeli zakładamy, że ewentualne odchylenie od nakazanej trasy może nastąpić zgodnie z kierunkiem wiatru, to nie można wykluczyć możliwości odchylenia się w stronę przeciwną, spowodowaną osłabieniem się siły wiatru lub jednostronną niedokładnością w utrzymaniu obliczonego kursu busoli.

Wiadomo jest powszechnie, że prowadzenie samolotu po trasie polega na utrzymaniu nakazanego kursu busoli, czasu lotu i prędkości. Technika utrzymania kursu polega na kontynuowaniu lotu prostolinijnego przy pomocy charakterystycznych punktów w terenie. Rzecz na ogół nietrudna przy bezwietrznej pogodzie. Jednak przy bocznym wietrze w stosunku do linii drogi często popełniamy błąd polegający na nieuwzględnieniu zależności między kursem, a kątem drogi, a mianowicie kąta znoszenia. Jest to szczególnie widoczne, jeśli na linii drogi znajdzie się charakterystyczny obiekt orientacyjny, gdyż wtedy podświadomie pilot skierowuje na ten punkt maskę samolotu. Pociąga to za sobą zmianę kursu i wyeliminowanie obliczonego kąta znoszenia. Na skutek tego samolot zostaje znoszony z linii drogi, a pilot zaczyna ponownie naprowadzać maskę samolotu na punkt kosztem dalszej zmiany kursu. W momencie przelotu nad punktem kurs samolotu jest różny od obliczonego przed lotem na podstawie danych meteorologicznych. Pilot nie jest w stanie określić jaki kurs powinien trzymać na dalszym odcinku trasy, a jego wiara w podstawową zasadę utrzymania kursu i obliczenia nawigacyjne jest mocno zachwiana. Mówiąc potocznie pilot przestaje wierzyć w busolę i zaczyna kontynuować lot według różnych obiektów orientacyjnych będących w polu widzenia. Taki zaś lot nie ma nic wspólnego z nawigacją.

Druga zasada nawigacji to kontrola drogi według czasu lotu. Nieprzestrzeganie jej stwarza trudności w odnalezieniu punktów kontrolnych i docelowych. Można szukać w ten sposób określonego miejsca zbyt wcześnie lub za późno. Jeżeli lot odbywa się w rejonie obfitującym w pagórki, punkt docelowy jest często niewidoczny, mimo bardzo bliskiej odległości. Wtedy możliwość jego umiejscowienia jest ściśle zależna od obliczonego czasu lotu. Charakterystyczne punkty i obiekty, takie jak jeziora, są wtedy mało widoczne, mimo że leżą w bezpośredniej bliskości punktu docelowego lub kontrolnego. W takich wypadkach pilot nie mogąc dostrzec szukanego obiektu skupia swoją uwagę wyłącznie na jego cechach głównych pomijając szczegóły drugoplanowe, bardzo ważne dla odróżnienia poszczególnych obiektów od siebie. Powoduje to zmianę kursu i lot w kierunku domniemanego celu. W rezultacie prowadzi to do utraty orientacji szczegółowej, która w rejonie docelowym jest szczególnie ważna. Jest to jedna z przyczyn nie wykonania zadania.

Rozpoznanie miejsca docelowego powinno podlegać pewnym formułom. Miejscowość „X", do której lecimy, posiada swoją charakterystykę określoną na mapie i jest usytuowana w stosunku do linii kolejowych, szos, jezior, rzeźby terenu, itp. Jednak do rozpoznania miejsca docelowego muszą nam posłużyć pewne cechy mało powtarzalne dla danego rejonu. Jest to istotne szczególnie dla małych miejscowości, których jest bardzo dużo, a różnica w podobieństwie między nimi jest mała.

Mało powtarzalną cechą, ułatwiającą rozpoznanie miejscowości, jest jej położenie w stosunku do dużych i mniejszych masywów leśnych, jak również rzek i strumyków. Ważną rzeczą jest rzeźba terenu oraz usytuowanie miejscowości w stosunku do liniowych obiektów orientacyjnych.

Należy również zatrzymać się trochę nad porównywaniem mapy z terenem. Czytanie mapy jest bardzo łatwe, natomiast czytanie terenu stwarza pewne trudności. Patrząc na mapę ulegamy pewnej sugestii polegającej na przyswajaniu sobie jej znakowania i ubarwienia. Jakkolwiek pod względem topograficzno-geometrycznym mapa jest wiernym odbiciem terenu, to jednak rzeczywisty wygląd terenu widziany z lotu ptaka różni się od wyglądu mapy.

Dobre przygotowanie nawigacyjne przed lotem jest podstawą powodzenia lotu po trasie.
Foto: B. Koszewski (2)



Rozpoznanie miejscowości na mapie rozpoczyna się od odczytania jej nazwy i prowadzi do rozszyfrowania jej cech topograficznych. W terenie proces ten przebiega wręcz odwrotnie. Jeśli patrzymy na teren z wysokości 200 — 300 m, to pewne wielkości kątowe obiektów orientacyjnych ulegają zniekształceniu. Uwzględniając zaś odchylenie osi samolotu od linii drogi o odpowiedni kąt znoszenia, możemy zaobserwować dość duże różnice między linią na mapie, a ustawieniem osi samolotu do odpowiedniego obiektu liniowego. Występuje to w bardzo jaskrawy sposób przy dolocie i przelocie nad punktami.

Jednym z istotnych elementów w locie po trasie jest odpowiedni podział pracy i rozłożenie uwagi. W rozmowie z wielu pilotami słyszy się często, że lot nawigacyjny wymaga dużej koncentracji i wpływa wyczerpująco na organizm pilota. Tak jest istotnie, ale tylko wtedy, gdy prowadzimy orientację szczegółową na przestrzeni całej trasy. Dla jednych jest to tylko stan dużej koncentracji, dla drugich duża przeszkoda w wykonywaniu zadania. Zachowanie orientacji szczegółowej na całej trasie musi wpływać ujemnie na utrzymanie warunków lotu — kursu, prędkości i wysokości. Te z kolei pociągają za sobą odchylenia od linii drogi i niedokładności w obliczonym czasie lotu. Pilot koncentruje całą uwagę na ziemi, kosztem ograniczenia obserwacji powietrza. Spostrzegawczość nie jest w pełni zachowana, gdyż brak w niej danych o sytuacji przestrzennej, w której aktualnie się znajdujemy. Chodzi tu przede wszystkim o obserwację warunków meteorologicznych oraz innych samolotów mogących się pojawić w polu naszego widzenia. To zaś koliduje z celem i przeznaczeniem lotu nawigacyjnego. Taka sytuacja powoduje niebezpieczeństwo kolizji z innym samolotem. Z tego można wyciągnąć wniosek, że zbyt częste patrzenie w mapę przy prowadzeniu orientacji szczegółowej jest oczywiście niewskazane, gdyż obniża bezpieczeństwo lotu i zbędnie wyczerpuje pilota. Aby tego uniknąć, należy możliwie jak najmniej spoglądać na mapę. Można to osiągnąć poprzez bazowanie w większym stopniu na kursie busoli i na czasie lotu. Pilot powinien znać na mapie punkty, do których ma dolecieć w określonym czasie. Stwarza sobie w ten sposób odpowiednią rezerwę czasu, która ułatwi mu utrzymanie warunków lotu oraz zachowanie konieczności spostrzegawczości. W gruncie rzeczy interesuje nas sam fakt dokąd lecimy i co jest przed nami, a nie to co jest w danej chwili pod nami.

W psychice pilota tkwi przywiązanie do ziemi, objawiające się chęcią orientowania się w każdej chwili gdzie się znajduje. Ta świadomość daje mu poczucie pewnego bezpieczeństwa i gwarancję wykonania zadania. Jest to objaw niewłaściwy, a zwalczyć go można przez podniesienie zaufania do busoli i obliczeń nawigacyjnych.

Przeprowadziłem pewne eksperymenty z pilotami obciążonymi tymi błędami. Polegały one na ograniczeniu pilotowi w czasie lotu korzystania z mapy i zmuszeniu go do kontynuowania lotu według wskazań busoli i obliczonego czasu lotu. Okazało się, że w takich warunkach pilot wykonywał lot prawidłowo i bez trudu odnajdował punkt docelowy. Złożyło się na to utrzymywanie warunków lotu, kosztem orientacji szczegółowej. Piloci stwierdzili, że są mniej wyczerpani lotem i że lot dał im dużo zadowolenia. Dlatego uczmy się prawidłowo nawigować, a lot nawigacyjny będzie dla nas nie tylko emocjonalnym lecz również przyjemnym przeżyciem.

HENRYK KONIECZKA

DZIAŁALNOŚĆ OSTIV w Varese, w roku 1964

W dniach od 6 do 18 września br przeprowadzono w nowo otwartym domu klubowym Centrum Badawczego Szybownictwa OSTIV (OSTIV Gliding Research Centre in Varese) na lotnisku Calcinate del Pesce koło Varese (Włochy) drugi z kolei kurs OSTIV, tym razem poświęcony wypróbowaniu i pomiarom niektórych szybowców klasy standard, szczególnie Ka-6CR, „Standard Austrii SH" i „Vasama". Niezależnie od w/wym. szybowców zajmowano się „Muchą-100", „Muchą Standard", M-100 S, „Uribel B i C" i włoskiej produkcji „L-Spatzem"; wypróbowano także — w formie uzupełnienia — szybowce „Eolo" (rozpiętość 18 m) i „Kria" (12 m) oraz dwumiejscówki „Bocian" i EC-40 „Eventuale". Do holu posłużyły dwa samoloty Stinson L-5 i jeden Do-27.

Czternastu uczestników kursu przybyło z Australii, NRF, Finlandii, Włoch, Luksemburga, Holandii i Szwecji. Byli wśród nich m. in. inż. Jalkanen, jeden z konstruktorów fińskiej „Vasamy" i dr Ciani, konstruktor włoskiego „Uribel" i EC-40.

Program kursu obejmował teoretyczne i praktyczne zapoznanie się z poszczególnymi typami szybowców oraz wypróbowanie i ocenę ich własności lotnych. Uczestnicy kursu obowiązani byli, po każdym pierwszym locie na nowym typie, złożyć na piśmie swe wrażenia z lotu i w dalszym ciągu prowadzić próby, wśród których ocenie musiało podlegać m. in. zachowanie się szybowca podczas przeciągnięć, przy przechodzeniu z zakrętu w zakręt, podczas wykonywania beczki oraz występowania drgań, zachowanie się w stromej spirali, działalność klap i skrety przy użyciu samych lotek lub samego steru kierunkowego.

Próby w locie były uzupełniane przez systematyczne pomiary na ziemi. Odbywano również loty o charakterze czysto sportowym, co także wpływało na uzupełnienie wiadomości o badanych szybowcach.

Ze szczególnym zainteresowaniem spotkały się pomiary osiągów, podczas których porównywano „Standard Austrię", „Vasame", „Uribel", M-100 S i „L-Spatz" z Ka6 CR i częściowo między sobą. Okazało się przy tym ponownie, iż zmierzone prędkości opadania są nieco większe od podanych oficjalnie.

Przed rozpoczęciem kursu odbyło się zebranie zarządu Centrum pod przewodnictwem p. L. A. Lange (Holandia), na którym postanowiono, że w październiku 1965 r. przeprowadzony zostanie w Varese kurs dla meteorologów, poświęcony problemowi prognoz pogody dla szybownictwa.



Na wyposażeniu Centrum w Varese znajduje się m. in. polski „Bocian", widoczny na zdjęciu na lotnisku Calcinate del Pesce.

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 386

ZATWIERDZENIE WYCZYNOW KRAJOWYCH
Diamenty za przelot ponad 500 km

21 (185) Włodzimierz Jesionowski — 505 km (31.08.1964)
22 (186) Józef Młocek — 625 km (31.08.1964)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

88 (2746) Oleś Eugeniusz — 5 h 32 min, 1200 m, 54 km (1.08.1963)
89 (2747) Alojzy Bablikow — 5 h 48 min, 1200 m, 55 km (16.05.1964)
99 (2748) Tadeusz Wójcik — 5 h 50 min, 1600 m, 172 km (29.05.1964)
91 (2749) Antoni Jasiński — 5 h 10 min, 1350 m, 55 km (10.06.1964)
92 (2750) Zygmunt Rybak — 5 h 43 min, 1100 m, 55 km (26.05.1964)
93 (2751) Edward Targiński — 5 h 20 min, 1200 m, 60 km (27.06.1964)
94 (2752) Jan Jagielski — 5 h 09 min, 1550 m, 87 km (7.07.1964)
95 (2753) Przemysław Bąkowski — 5 h 34 min, 1900 m, 68 km (13.07.1964)
96 (2754) Stefan Kowalewski — 5 h 42 min, 1650 m, 55 km (14.07.1964)
97 (2755) Bernard Kowalczuk — 5 h 26 min, 1350 m, 55 km (14.07.1964)
98 (2756) Romuald Łukaszewicz — 6 h 49 min, 1750 m, 55 km (14.07.1964)
99 (2757) Mirosław Krasnopolski — 6 h 01 min, 1475 m, 55 km (15.07.1964)
101 (2759) Jan Jaracz — 5 h 06 min, 1200 m, 55 km (26.07.1964)
102 (2760) Jerzy Barański — 7 h 02 min, 1150 m, 55 km (26.07.1964)
103 (2761) Stanisław Kostecki — 6 h 14 min, 1250 m, 75 km (26.07.1964)
104 (2762) Andrzej Turalski — 5 h 23 min, 1750 m, 55 km (27.07.1964)
105 (2763) Jan Buława — 7 h 49 min, 1250 m, 283 km (28.07.1964)
106 (2764) Maria Walkowska — 5 h 54 min, 1400 m, 85 km (30.07.1964)
107 (2765) Andrzej Przyklęk — 5 h 36 min, 1025 h, 199 km (6.08.1964)
108 (2766) Stanisław Słupski — 5 h 23 min, 1500 m, 93 km (7.08.1964)
109 (2767) Piotr Wielich — 5 h 27 min, 1050 m, 83 km (7.08.1964)
110 (2768) Marian Ambrożewicz — 6 h 09 min, 1800 m, 105 km (11.08.1964)
111 (2769) Antoni Domanowski — 5 h 02 min, 1200 m, 55 km (15.08.1964)
112 (2770) Andrzej Łuczak — 5 h 24 min, 1300 m, 55 km (15.08.1964)
113 (2771) Andrzej Więckowski — 6 h 29 min, 1200 m, 54 km (21.08.1964)
114 (2772) Waldemar Kozieł — 7 h 26 min, 2100 m, 245 km (23.08.1964)
115 (2773) Marek Skrzypczyński — 5 h 22 min, 1500 m, 113 km (24.08.1964)
116 (2774) Tadeusz Krajewski — 5 h 33 min, 1300 m, 54 km (24.08.1964)
117 (2775) Renata Beć — 6 h 04 min, 1300 m, 80 km (26.08.1964)
118 (2776) Wojciech Kamiński — 5 h 45 min, 1150 m, (26.08.1964)
119 (2777) Henryk Gruca — 5 h 33 min, 1450 m, 72 km (2.09.1964)
120 (2778) Edwin Opiec — 5 h 20 min, 1350 m, 50 km (5.08.1964)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
ppłk pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

WARSZAWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE im. Sławomira Makaruka

Po raz pierwszy przeprowadzono w roku bieżącym całoroczne Zawody Szybowcowe im. Sławomira Makaruka. Organizatorem Zawodów jest Aeroklub Warszawski, a startować w nich mogą tylko piloci, członkowie tego aeroklubu. W zawodach, których głównym celem jest zwiększenie aktywności latania we własnym aeroklubie, sklasyfikowano 32 pilotów. Przelecieli oni łącznie ok. 13 500 km i uzyskali 166 774 punkty w memoriale Bitnera.

Prawo startu w Warszawskich Zawodach Szybowcowych mają piloci z II klasą wyszkolenia. Liczą się tylko wyczyny osiągnięte po starcie z lotniska Aeroklubu Warszawskiego, które ocenia się według punktacji memoriału Bitnera, z tym, że do ostatecznej klasyfikacji zaliczane są cztery najlepsze, różne konkurencje.

Ostatecznie w Warszawskich Zawodach Szybowcowych im Sławomira Makaruka w roku 1964 zwyciężył **Wiktor Sznurowski**, który zgromadził na swym koncie łącznie **19 930 punktów** za cztery konkurencje, w tym trójkąty: 100 km — 86,6 km/h, 200 km — 83,8 km/h, 300 km — 81,4 km/h oraz 315 km przelecianych po nieukończonej trasie przelotu docelowo — powrotnego. Następne miejsca zajęli: 2. **Franciszek Szachewicz — 15 485 pkt** (cztery konkurencje), 3. **Krzysztof Trzpil — 12 605 pkt**, 4. **Ryszard Wyroba — 12 183 pkt**, 5. **Pelagia Majewska — 11 550 pkt** (wszyscy po trzy konkurencje), 6. **Jerzy Dąmbski — 7 570 pkt**, 7. **Ireneusz Kucharski — 7 536 pkt**, 8. **Czesław Mankiewicz — 7 044 pkt**, 9. **Jerzy Michalski — 5 690 pkt**, 10. **Stanisław Skrzyński — 5 380 pkt** (wszyscy po dwie konkurencje zaliczone).

W zawodach wyodrębniona jest też klasyfikacja tych pilotów, którzy w dniu rozpoczęcia zawodów (1 kwietnia) nie posiadają złotej odznaki szybowcowej. W tej kategorii sklasyfikowano 11 pilotów, wśród których zwyciężył **Stanisław Skrzyński** przed **Stanisławem Targowskim**. (hek)

W DOMU JÓZEFA FRANTISKA

KORESPONDENCJA WŁASNA Z CZECHOSŁOWACJI



Z lewej: Sierżant pilot Józef Frantisek w mundurze polskiego lotnika, w Dywizjonie Myśliwskim 303 im. Tadeusza Kościuszki w Anglii.

TEGO dnia nad Morawy nadciągnęły ciemne chmury. Strumienie deszczu lały potokiem z nieba. Z Brna do Olomouca kilkadziesiąt kilometrów. Po drodze leżą gdzieś Otaslavice. Trzeba je odnaleźć. Na mapie ich nie ma. Otaslavice są wioską. Zwyczajną typową, morawską wioską. Murowane domy, dachy z czerwonej dachówki. Przy głównym trakcie drogowym drogowskaz: „Otaslavice 4 kilometry". Nie widać zabudowań, tylko „polną" dróżkę, to znaczy asfaltową drogę skręcającą w lewo. Kilka wzniesień, wkoło pola i wysepki liściastych drzew. Pierwsza napotkana kobieta mówi: „Frantiskova? Ależ oczywiście, znam. Pojedziecie prosto, później w prawo, i tam pod lasem stoi jej dom".

Droga się nagle skończyła, nie widać ani lasu, ani samotnego domu. Na próg jednego z domów „ślepej uliczki" wyszły dwie kobiety.

— Czy tu mieszka Frantiskova?

— Właśnie tu obok.

Za drzwiami lękliwe ujadanie psa. Po kilku minutach słychać głos: „Kto tam?"

— Swoi.

Drzwi się otwierają, stoi kobieta około „czterdziestki", zaprasza do środka. Obszerna i długa sień, kilka drzwi wiodących do izb. W jednej z nich siedzi staruszka, patrzy na przybyszy zdziwionym wzrokiem.

— Przyjechaliśmy do was specjalnie z Pragi, porozmawiać, zobaczyć jak żyjecie...

Staruszka w dalszym ciągu siedzi spokojna, trochę nieufna.

— ...W sprawie waszego syna.

— Józefa?

— Ano.

— Ten kapitan przyjechał do was aż z Polski. Z Warszawy.

— O, mój Boże! A ja tu jeszcze siedzę. Jaka ja jestem niegościnna. Chodźcie do drugiego pokoju, chodźcie moi mili. A ja tak patrzę i myślę, co też ci ludzie chcą ode mnie? A wy w sprawie Józefa, mojego syna? Mój biedny Józef...

Staruszka rozrzewniła się, szła przed nami długim korytarzem, mówiła coś do dwóch kobiet jej towarzyszących.

— Rozgośćcie się, połóżcie czapki, o tu, na łóżku. Siadajcie, ubogo, bo ubogo, nie przelewa się...

— Ależ Frantiskova, żyjecie w luksusach. Taki dom... I czysto tu, i ładnie, aż szkoda brudnymi butami stawać na taką podłogę.

— Żartujecie, soudruh pułkowniku. Przecież my mieszkamy na wsi. To nie to co u was w Pradze...

— Przyjechał tu ze mną kapitan z redakcji „Wiraże", z Warszawy. Chciał z wami porozmawiać o Józefie.

— Józef był kochany syn, tylko trochę szaleniec. Ambitny, narwany... Elżbieta, podaj kawę. Dam wam zaraz czegoś mocniejszego. Będzie nam się lepiej rozmawiało.

Elżbieta Frantiskova, jej córka, lat około czterdziestu, panna, bardzo miła kobieta — spełniała rolę drugiej gospodyni. Przy stole siedziała druga córka Frantiskovej, mężatka, nauczycielka szkoły „dziesięciolatki", Maria Sedlaczkova.

Popijamy śliwowicę, domowym sposobem przyprawioną, mocną, 65-procentową, jak zapewniała Frantiskova.

— Byli tu u mnie przed tygodniem z „Kridla vlasti". Wzięli ode mnie co najcenniejsze pamiątki po synie. Oddadzą mi, ale nie wiem kiedy. Powiedzieli, że książkę o nim napiszą. Kto ich tam wie? Zostawili mi tu pokwitowanie.

Frantiskova krząta się koło komody, wyjmuje z szuflad różne dokumenty, rozkłada je na stole. Czytam pierwszy z nich:

„303 Dyon Myśliwski Warszawski imienia Tadeusza Kościuszki. Leconfield, dnia 16 października 1940 roku. Protokół śmierci. Nr rejestracyjny — 793451. Stopień: sierżant pilot FRANTISEK JÓZEF. Urodzony 7 października 1914 roku w Otaslavicach. Imiona rodziców: Elżbieta i Józef. Data i miejsce wypadku: 8 października 1940 r. Kenley Surrey. Data i miejsce śmierci: 8 października 1940 r. Kenley Surrey. Zginął: w czasie przymusowego lądowania na lotnisku Kenley Surrey. Protokół sporządzili: W. Zyborski, kpt. pil.; W. Urbanowicz, por. pil.; L. Łata, sierż. szef Dyonu".

Obok następny dokument:

„Legitymacja tymczasowa. Sierżant pilot Frantisek Józef uprawniony jest do noszenia odznaki orderu Virtuti Militari klasy V Nr 8826 nadanego mu dekretem Nr 54/G.M. 40 z dnia 17.09. 1940 roku".

Matka Józefa sięga myślami do lat kiedy syn jej był jeszcze młody, mieszkał razem z rodzicami, uczył się. Co chwila przerywa opowiadanie, sięga po jakiś dokument, patrzy, zamyśla się, jakby szukała potwierdzenia swoich słów.

Józef Frantisek był jedynym synem rodziny Frantisków, od wielu lat mieszkających w Otaslavicach na Morawach. Jego ojciec, również Józef, miał jeszcze dwie córki — Elżbietę i Marię. Było ich rodzeństwa troje. Matka mówi o synu, że był dynamiczny, odważny, stanowczy. Te cechy zadecydowały, że postanowił zostać lotnikiem. A skoro postanowił, żadne perswazje ze strony rodziców nie odniosły skutku... Dostał się do szkoły lotniczej i tam nauczył się sztuki latania. Anežka Frantiskova, matka, przechowuje w domu, w starej komodzie, jako najdroższą pamiątkę książkę lotów Józefa. Książka gruba, 200 stron licząca. Wydana 2 kwietnia 1935 roku. Właśnie wówczas rozpoczął naukę w jedynej wówczas w Czechosłowacji wojskowej szkole lotniczej. Po ukończeniu szkoły został przydzielony do 4 myśliwskiego pułku lotniczego, 40 eskadry. Dowódcą eskadry był podporucznik Fajtl, późniejszy dowódca słynnego Zwoleńskiego Pułku Myśliwskiego.

Józef Frantisek, do 1938 roku wykonał, jak wynika z dokumentów, 1055 lotów. W powietrzu, na terenie Czechosłowacji przebywał przez 400 godzin.

Dumna była z niego matka, ojciec cieszył się z syna, na równi z obiema jego siostrami. Przyjeżdżał do rodzinnych stron na urlop w mundurze lotnika, wychodziła wówczas cała rodzina na spacer, wyjeżdżali do pobliskiego miasta powiatowego na uroczysty obiad w winiarni. Anežka Frantiskova patrzy w zadumie na zdjęcie z Brna, z Pragi, gdzie razem z synem idą ulicami, ona jeszcze młoda, syn energiczny jak zwykle, dumny z munduru, który nosił.

Chwile radości i szczęścia skończyły się. Czechosłowacja została zajęta przez wojska hitlerowskie. Rodzice z dwiema córkami pozostali w rodzinnych stronach, syn Józef Frantisek musiał opuścić ojczyznę. Wraz z grupą pilotów przedostał się do Polski. Trwała wojna. Hitler dokonał agresji na Polskę. Od Józefa nie ma wieści. Rodzice przypadkowo dowiadują się, że ich syn jest w Polsce, że poprosił o przydział do polskiej armii i walczy.

— Ileż łez wylałam — mówi Anežka Frantiskova — to nawet mój mąż i córki nie wiedziały. Tak chciałam, żeby był przy nas, znałam go, jego brawurę i odwagę. Ceniłam te jego cechy, a jednocześnie przeczuwałam, że coś się z nim stanie. Czy to znaczy, że matki potrafią przeczuwać?...

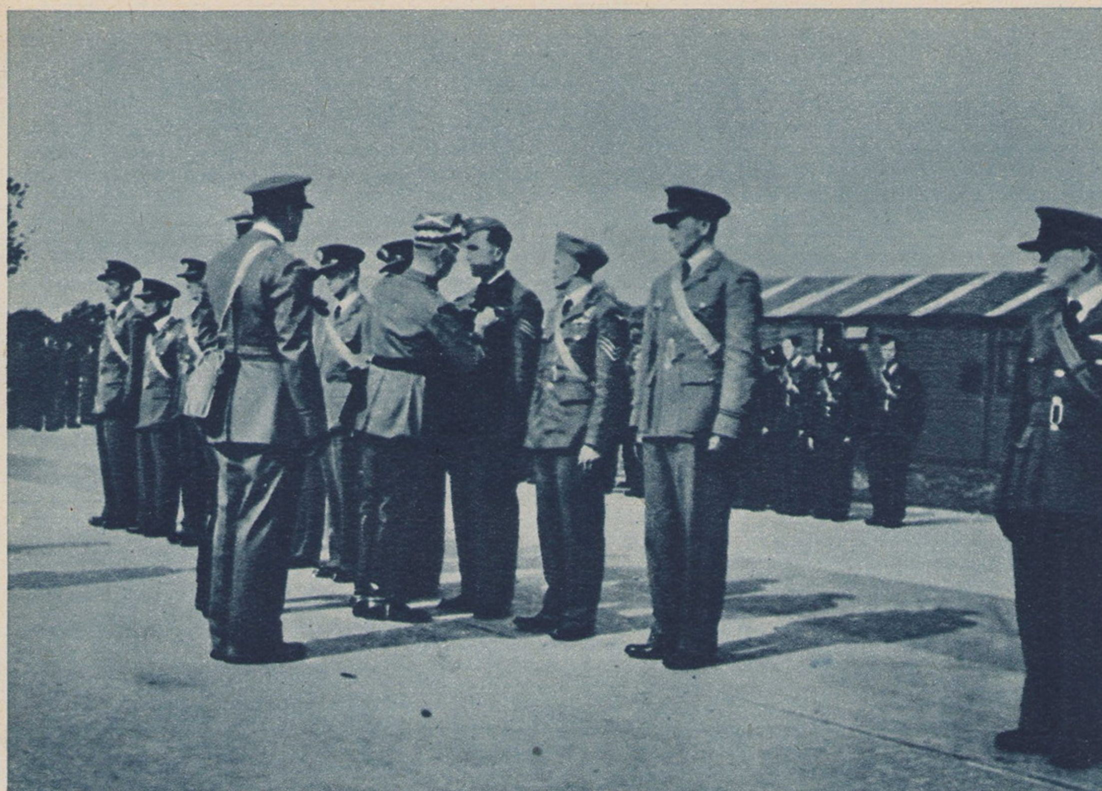
Pilot Józef Frantisek służył w polskim lotnictwie, walczył o Warszawę, o każdy skrawek polskiej ziemi. Jak wielu polskich żołnierzy, tak i on musiał po klęsce wrześniowej opuścić nasz kraj, udać się na tułaczkę.

28 września przybył do Bukaresztu. Stąd wysyła pocztówkę do rodziny. Pisze między innymi:

„Pozdrowienia przesyła Leon". (Dlaczego Leon? — pytam matki. — Dlatego, że on nie lubił



Matka Józefa, Anežka Frantiskova, na spacerze ze swym synem, w 1937 roku.



Generał Władysław Sikorski dekoruje Orderem Virtuti Militari grupę polskich pilotów w Anglii, a wśród nich właśnie Józefa Frantiska.

imienia Józef. Uważał, że jest to imię niemieckie). „Jest wszystko w porządku. Było bardzo gorąco, ale mam ich na sumieniu trzynastu".

To jest jedyny nieoficjalny dokument, o ile można go nazwać dokumentem, świadczący o jego walce w obronie naszego kraju w 1939 roku.

Józef Frantisek poprzez Polskę i Rumunię wędruje do Francji, później Anglii.

Polubił Polaków, ich męstwo i oddanie sprawie walki z faszyzmem. Zaciąga się do Dywizjonu Myśliwskiego 303 im. Tadeusza Kościuszki.

Prasa brytyjska w artykule pt. „Czech Air Ace Killed" (Czeski as lotniczy zabity) pisze o nim:

„Sierżant Józef Frantisek zestrzelił 28 samolotów niemieckich, z tego 18 na terytorium Wielkiej Brytanii...

...Kiedy faszyści wkroczyli do Czechosłowacji, sierżant Józef był jednym z lotników czeskich, który z karabinów maszynowych ostrzeliwał posuwające się kolumny wojsk niemieckich, aż do ostatniego naboju. Potem poleciał do Polski i wstąpił do polskiego lotnictwa, by dalej walczyć...

...Dzień, który Józef Frantisek najbardziej lubił i pamiętał, to był 9 września, kiedy zestrzelił w jednej walce około Beach Head „Heinkla 111" i „Messerschmitta 109".

Anežka Frantiskova mówi:

— Dumna jestem, że miałam syna bohatera. Ale nie mogę sobie darować, że zginął.

Pytam o bliższe szczegóły, o okoliczności śmierci w jakich zginął sierżant pilot Józef Frantisek.

— Tego dnia zestrzelił w samotnej walce dwa niemieckie samoloty. Był zmęczony. Wracał na lotnisko i wówczas zdarzył się ten nieszczęśliwy wypadek... Po prostu zginął w wypadku lotniczym...

Anežka Frantiskova wyjmuje z szuflady blaszane pudełko, palce delikatnie muskają jego wieko, drżą lekko, pieszczą tę najdroższą pamiątkę.

— Oto jedyna rzecz, która po nim została — chusteczka do nosa.

Rodzinna relikwia.

— Pan aż z Polski przyjechał... — mówi w zadumie Frantiskova. — Po prostu nie chce mi się wierzyć. Pierwszy Polak w naszej chacie. A on tak lubił Polaków. Nosił polski mundur. Szczycił się tym. Miał tylu polskich przyjaciół, kolegów... Może niektórzy z nich jeszcze żyją... Może po prostu nie wiedzą, że gdzieś w zagubionej wiosce na Morawach żyje jego matka, która go wychowała...

— Pani nie będzie miała nic przeciwko temu, że opublikuję w prasie pani adres? — mówię nieśmiało.

— Proszę bardzo. Byłoby mi przyjemnie, gdybym otrzymała choć jeden list od któregoś z jego polskich przyjaciół... Albo kartkę pocztową... Gdy go pochowano — mówi dalej Frantiskova — na tabliczce umieszczonej na grobie napisano, że sierżant Józef Frantisek był Polakiem. On tylko pod koniec swego życia czuł się Polakiem, bo lubił wasz kraj i Polaków. Ale to był mój rodzony syn. Dopiero ojciec jego napisał, żeby zmienili tabliczkę. I zmienili. Napisali, że sierżant pilot Józef Frantisek był Czechosłowakiem i walczył w polskim dywizjonie lotniczym.

Anežka Frantiskova ma 75 lat, mieszka w Otaslavicach razem z jedną swoją córką. Mąż Frantiskovej umarł przed dwoma laty.

Gdy żegnaliśmy się, obie kobiety odprowadziły nas aż na próg domu i długo stały, machając nam na pożegnanie rękami, tak, jak żegna się kogoś, kto nagle przywołał na pamięć wspomnienia sprzed lat, które wryły się głęboko w serce. W serce matki...

HENRYK SZCZYPEK



Grób Józefa Frantiska na cmentarzu wojskowym w Northwood pod Londynem.

Nasi KORESPONDENCI piszą

BYDGOSZCZ

Tegoroczne Zawody Samolotowe Pomorza rozegrano na lotnisku Aeroklubu Bydgoskiego w dniach od 2 do 10 października br. Startowało 11 załóg, przedstawicieli wszystkich aeroklubów Pomorza, w tym z Aeroklubu Bydgoskiego — 4 załogi, z Aeroklubu Pomorskiego — 3 załogi, z Aeroklubu Kujawskiego — 2 załogi i po jednej załodze z Aeroklubów Grudziądzkiego i Włocławskiego. Dwuosobowe załogi — pilot i nawigator — startowały na samolotach „Junak-3", „Junak-2", CSS-13 i Zlin-26.

W sumie rozegrano cztery konkurencje, m. in. zlot na punktualność, utrzymanie prędkości na bazach i kierunku lotu, dokładność lądowania, akrobacja obowiązkowa i lądowanie polowe, lot okrężny.

W zawodach zwyciężyła załoga z Aeroklubu Grudziądzkiego startująca na samolocie CSS-13 w składzie: **pilot Stefan Mądrzejewski i nawigator Władysław Czarnecki**, osiągając w sumie 1 829 punktów.

Dalsze miejsca zajęli: 2. Czesław Robak — Ludwik Piasecki — Aeroklub Bydgoski — Zlin-26 — 1 698 pkt; 3. Edmund Klimek — Adam Barycza — Aeroklub Pomorski — CSS-13 — 1 558 pkt; 4. Zenon Sitniak — Andrzej Wypijewski — Aeroklub Kujawski — CSS-13 — 1 498 pkt; 5. Bronisław Ran — Jan Robaczewski — Aeroklub Pomorski — Zlin-26 — 1 432 pkt.

Planuje się, że Zawody Samolotowe Pomorza obejmą w przyszłości swym zasięgiem także Gdańsk, Szczecin, Słupsk i Olsztyn.

Franciszek Gołata

KIELCE

Aeroklub Kielecki nawiązał współpracę z KW ZMS w Kielcach. Współpraca ta w obecnej chwili układa się bardzo pomyślnie, o czym świadczy realizacja planów współpracy. Pierwszym takim momentem była wspólna realizacja zajęć polityczno-wychowawczych na obozie LPW I stopnia w lipcu br. na lotnisku w Masłowie. Odpowiedzialnymi za prowadzenie tych zajęć uczyniono ze strony KW ZMS tow. Unitka, ze strony Aeroklubu Kieleckiego szefa propagandy Martę Domagałę, nad całością zajęć czuwał komendant obozu wiceprezes Aeroklubu Kieleckiego Adam Witek. A oto treść i tematyka zajęć polityczno-wychowawczych: „ZMS w społeczeństwie — deklaracje ideowo-programowe i rola związku w społeczeństwie"; „XX-lecie PRL na tle międzywojennego XX-lecia"; „Tezy na IV Zjazd PZPR"; „Uchwały IV Zjazdu PZPR"; „Zadania wynikające z Uchwał IV Zjazdu do pracy z młodzieżą"; „Aeroklub PRL — szkołą wychowania młodzieży, działalność społeczna Aeroklubu"; Spotkanie z delegatem na IV zjazd PZPR i kierownictwem KW ZMS (tow. Zygmunt Szabat, I sekr. KW. ZMS); „Historia współczesna lotnictwa"; „Kielecczyzna w Dwudziestoleciu"; „Przegląd sytuacji międzynarodowej"; „Prace społeczno-użyteczne młodzieży, ich formy i zakres" (OHP, lektor KW PZPR); „Dyskusja nad programem polityczno-wychowawczym obozu i jego realizacja".

Oprócz tych zajęć politycznych przeprowadzono 8 zajęć światopoglądowych. W ramach zajęć KO, bo i takie zorganizowano, udostępniono uczestnikom prasę, różnego rodzaju rozrywki kulturalne, jak seanse filmowe i dyskusje nad filmami.

Dużą pomoc w organizacji tych zajęć okazał ZW TPPR, umożliwiając kursantom obejrzenie kilku filmów fabularnych o tematyce lotniczej. Współpracowała również w programowych zajęciach redakcja „Sztandaru Młodych", „Słowa Ludu" i rozgłośnia Polskiego Radia w Kielcach. Podobny obóz, tylko szkolenia podstawowego, odbył się również w sierpniu, z tym, że cały obóz finansowany był przez KW ZMS. Nadmienić należy, że uczestnicy kursu zarówno LPW jak i szkolenia podstawowego to w 95% członkowie ZMS.

Marta Domagała

O CZYM MARZY DZIEWCZYNA

(2)



Napisała PELAGIA MAJEWSKA

Ale po upływie pół godziny wiedziałyśmy, że na szczęście był to fałszywy alarm. Wzrost zachmurzenia miał tylko lokalny charakter i dalej, za Narwią, miałyśmy już słońce. Ale warunki były już nieco inne. Podstawa chmur była wysoka i wynosiła 1 600 — 1 700 m, ale od wys. 1 100 — 1 200 m wznoszenie już malało, tak, że obniżyłyśmy średnią wysokość lotu o około 500 m. Koło Ostrowi Mazowieckiej znów zwolniłyśmy nieco, potem na południe od Białegostoku nad wielkim obszarem lasu miałyśmy nieprzyjemne potknięcie, bo komin nie chciał nam ustąpić, stąd już krótki skok nad Gródek, do którego zgłosiła docel 500 grupa pilotów z Leszna.

Czy to ten sam Gródek, o który trzeba pytać, jeśli szuka się pretekstu do zwady i do rękoczynów? Bo niezależnie czy zapytany: „A w Gródku Jagiellońskim waszmość był? Ha?" — odpowie „tak" lub „nie", jest już wystarczającym powodem, aby mu dać łupnia.

Dowcip ten nie przewiduje wersji, że ktoś był nad Gródkiem. Taka odpowiedź powinna nam ujść na sucho.

Z wysokości 600 m na próżno szukałyśmy siedzących szybowców. Widocznie nikt nas po drodze nie minął. Z Gródka jasna, dobrze widoczna wśród lasów szosa poprowadziła nas do Bobrownik. Jest godzina 16, mamy stratosferyczną wysokość i niby ogromnie się cieszymy, ale naprawdę aż serce się kraje, że trzeba lądować, bo można przelecieć jeszcze 200 km dalej. Długo i na próżno szukałyśmy jakiegoś przyzwoitego lądowiska. O krok dalej, za graniczną rzeczką, ciągną się wielkie, kołchozowe pola, a pod nami jak na złość wąskie długie zagonki, ustawione pod kątem 90 st. do kierunku wiatru. Trochę dalej widać kawałek ugoru, ale nasz przelot jest docelem i trzeba siadać blisko zgłoszonej miejscowości. Ostatecznie decydujemy się na łąkę, która jest podejrzanie zielona. Wybieramy jej bardziej szary skraj koło zabudowań. Jakoś się tam zmieścimy.

Cicho i spokojnie wytracałyśmy wysokość, bawiąc się z cieniem szybowca, który skakał po grzbietach pasących się krów, ganiał po trawie, zaglądał do rzeki, zakłócał poobiedni odpoczynek żabiej kolonii, aż wreszcie przykleił się na stałe, kiedy „Bocian" zakończył w dużej kałuży swój piękny przelot. Krowy pierwsze przyszły nas powitać. Szkoda tylko, że nie dawały od razu zimnego zsiadłego mleka. Potem przybiegło kilkoro dzieci, które nie pomagały dorosłym przy żniwach. Zamówiłam sobie jednego przewodnika do telefonu, ale on mi tylko pokazał z daleka dach właściwego domu i wrócił do szybowca. We wskazanym obejściu zapytana o telefon babuleńka, zamiast odpowiedzi zawołała śpiewnie:

— Wania! Waniuszka!

Ze stodoły wybiegł młody chłopak i zapytał:

— Pewnie do telefonu? Już idziemy.

Z telefonem polowym trzeba było iść do słupa przy szosie, tam go podłączyć, a wtedy zgłaszał się WOP. Dalej wszystko szło jak po maśle, WOP połączył mnie z zawiadowcą lotniska w Białymstoku. Zbyszek Sienkiewicz najpierw pogratulował nam, potem przekazał wiadomość o pięknych przelotach Franka Kępki z Gubina do Sejn i Zenka Skolskiego z Jeleniej Góry też do Sejn, a następnie przeszliśmy do spraw urzędowych. Białystok miał nas zabrać jeszcze tego dnia wozem transportowym i oczywiście zawiadomić Leszno o naszym lądowaniu. W tym czasie w Lesznie Wiesia Makaruk i Edzio Popiołek czekali na rozstrzygnięcie zakładu, którego byłyśmy głównym powodem. Wiesia twierdziła, że przed 18 zgłosimy swoje lądowanie z punktu docelowego, a Edek uważał, że na pewno później. Gdyby nie telefon ze słupa, zwyciężyłaby Wiesia, bo niestety Białystok zawiadomił Leszno już po godzinie 18.

Kiedy wróciłam do szybowca, zastałam Irkę wśród znudzonych krów, czytającą „Przekrój". Wszystko jasne. Czemu czyta po cichu skoro krowy się nudzą? Mimo wielkiego zrozumienia dla sprawy samokształcenia, oświaty itp zarządziłam demontowanie „Bociana", póki widno. Szybowiec był dawno niedemontowany, więc nie dawał się rozłożyć na czynniki pierwsze.

Bolec prawego skrzydła nie stawiał większych oporów, ale lewy ani drgnął. Na zmianę znikałyśmy w drugiej kabinie, potrząsały za koniec skrzydła, a on nic. Dopiero wybawiła nas odsiecz z Białegostoku. Miałyśmy przynajmniej tę satysfakcję, że kierowca też stracił dużo czasu i sił, nim wykrzyknął „a jednak się kręci!"

Piękną drogą oświetloną żółtawym światłem pyzatego księżyca, już pogodzone z losem, że przeleciałyśmy tylko 545 km, jechałyśmy do Białegostoku. Na lotnisku czekała nas miła niespodzianka. Kiedy „Żuk" zatrzymał się na płycie przed hangarem, z ciemności zaczęły wynurzać się jakieś postacie, które witały nas, pomagały wysiadać, a na pytanie: — Coście za jedni? — ktoś odpowiedział: — Zgadnij!

Głos Tadka Popiela. Co on tu robi? No jasne. Przyleciał! Uzupełnił diamentową odznakę! Oczy przywykłe do ciemności teraz już z łatwością rozpoznawały pozostałych: Heniek Maciąg, Romek Kucemba, Plastuś Różalski, Heniek Lisiecki, Emil Didyk, a także dwóch pechowców z Leszna, którym do 500 zabrakło bardzo niewiele. Usłyszałyśmy także o losach licznej, bo dziesięcioosobowej grupy z Jeżowa i Jeleniej Góry, która posiadała po drodze do Białegostoku, ale po przeleceniu odległości 500 km. Delegacja z Leszna w składzie: Tadek Kaczmarek — Jelenia Góra i Jurek Kardaś — Ostrów Wlkp. doleciała do Gródka.

To naprawdę wielki dzień!

Późnym wieczorem wyruszyliśmy wszyscy z lotniska na kolację. Ale żeby dostać coś do jedzenia o godzinie 23, nawet w wojewódzkim mieście, trzeba mieć swoje chody. Nasz przewodnik Zbyszek Sienkiewicz długo coś tłumaczył, gestykulował, zanim otworzono przed nami drzwi lokalu I kategorii. Nasze wejście wywołało małe poruszenie wśród wieczorowo ubranych bywalców, ale na szczęście, na krótko.

Cały następny dzień przesiedziałyśmy na lotnisku, gdzie od rana był duży ruch. Miałyśmy okazję popatrzeć na pracę ludzi z inicjatywą i z sercem do latania. Wokół Białegostoku siedziało wiele szybowców, które należało ściągnąć. Latały więc w teren samoloty, jeździły dwa wozy transportowe, w tym jeden za wypożyczonym z milicji „Gazem", a mechanicy bardzo sprawnie nadzorowali montaż zwożonych szybowców i przeglądali przyciągnięte drogą powietrzną.

Nasi gospodarze mieli ręce pełne roboty, ale na każdym kroku odczuwaliśmy, że jesteśmy tu mile widziani i byliśmy traktowani jak prawdziwi goście. Jelenia Góra też od rana była w akcji. Przed godziną 9 przyleciał już Staszek Łuszpiński i zabrał na holu dwie „Muchy" z dwoma holownikami na pokładzie, którzy po południu byli już z powrotem dwoma „Junakami" i zabrali następne 4 szybowce.

Na nas przyszła kolej dzień później. Jeszcze przed startem z Leszna wiedziałyśmy, że na szybkie ściągnięcie nie możemy liczyć, bo samolotów mało, a na lotnisku muszą odbywać się normalne loty grupy LPW. Mieliśmy wracać o własnych siłach, a do tego, prócz szczerych chęci, potrzebna jest odpowiednia pogoda. Leszno popędzało nas, aby startować i lecieć. Że w Białymstoku nie ma jeszcze warunków? Nic nie szkodzi, zaraz będą. Że czołowy wiatr? Taki wiatr, to nie wiatr, to zefirek. Nie ociągać się, nie szukać wykrętów, tylko lecieć. Dopiero w południe wystartowało kilka szybowców w powrotną drogę. Po nas leciał samolot, bo „Bocian" był pilnie potrzebny dla LPW, a ponadto w dwóch brudnych „młodocianych osobnikach" włóczących się po lotnisku strażnik rozpoznał Sławka Majewskiego i Zbyszka Rażę.

Powrót do Leszna ze względu na potrzebę tankowania Jaka-12 był rozłożony na trzy etapy. W Warszawie obsługa samolotu była bardzo sprawna, choć to nie jest podobno regułą, ale dla odmiany traciliśmy czas w biurze zawiadowcy lotniska. Nie dlatego, że Mirek Królikowski miał jakieś „lewe papiery", tylko sprawa naszego odlotu była którąś z kolei i czekała na rozpatrzenie. Tymczasem zawiadowca prowadził długą i dosyć interesującą, nawet dla postronnych, rozmowę telefoniczną. Można się było łatwo domyślić, że przyjmował meldunek o lądowaniu szybowca w terenie przygodnym.

Pilot sam nie poszedł do telefonu, tylko zlecił tę zaszczytną misję jakiejś pani. Był na tyle nierozsądny, że nie podał jej dokładnych danych o lądowisku, a prosił o samolot. Ale zawiadowca chciał wszystko wiedzieć: pytał o wymiary pola, na co po dłuższej chwili, potrzebnej pewnie na pamięciowe obliczenie, otrzymał odpowiedź. Następnie posypały się pytania o podejście i nawierzchnię, a w ślad za tym wyjaśnienia, co to takiego. A myśmy stali jak na szpilkach, spoglądając znacząco na zegarki i czekali. W końcu zawiadowca podjął męską decyzję:

— Przyjedzie samochód. Jutro.

— Co ma pilot robić?

— Niech wyrywa z łąki marchewkę i zjada. I czeka.

Udało nam się załatwić odlot, na ostatnią chwilę. Wracaliśmy w powiększonym stanie osobowym, bo dołączył do nas na powietrzny autostopowicz z własnym spadochronem Andrzej Błasik. Andrzej leciał też na 500, ale kiedy przeleciał 400 km i był pewien, że ma już diament w kieszeni, po krótkiej chwili znalazł się na ziemi. Teraz zdążył załatwić kilka służbowych spraw w Warszawie, szybowiec odsyłał wozem transportowym, a sam stosując w praktyce dewizę „czas to pieniądz", wracał z nami do Leszna.

W Ostrowie następne tankowanie i następna przesiadka. Andrzej został sam w „Bocianie", a my z Irką ulokowałyśmy się w „Jaku". Kiedy Mirek lądował, leżałyśmy zwinięte w kłębek na podłodze, a Andrzej opowiadał bez zmrużenia oka zdziwionym kolegom, że wybrałyśmy się z Białegostoku autostopem. Nawet zdziwiony pytał czy nas jeszcze nie ma.

Sławek i Zbyszek przywitali nas rzeczowymi pytaniami: — Gdzie tort? — Czy dobry? — Czy dużo dostaną?

Zapewniali, że byli grzeczni, bo wszyscy mówili im, że w przeciwnym razie nie dostaną nic. Taki zawód ich spotkał, bo na tort trzeba było dwa dni czekać, a oni myśleli, że po to mamy poleciały na przelot, aby tort przywieźć ze sobą.

— Tak nam się chce tortu — wzdychali smutnie. Warto było uzbroić się w cierpliwość, bo torty były dwa, duże torty za przelot docelowy i otwarty, proporcjonalne do przelecianej odległości. Dla wszystkich wystarczyło.

Dopiero przy przelocie 1000 km mają być zachwiane proporcje. Tort ma mieć długość wózka transportowego, przy zachowaniu standardowej szerokości.

Jest więc o co walczyć.

*

Ostatni z dotychczasowych przelotów, a możliwe, że jeden z pierwszych, jeśli dojdą do skutku te następne, na które mam wielką ochotę, był wykonany także z Leszna, w dniu 15 lipca 1963 r.

Z zamierzonego docelu 605 km — Leśniów Wielki k/Zielonej Góry — Oszczów — wyszedł tylko przelot otwarty 563 km, bo aura nie dopisała. Dobre początkowo warunki nie utrzymywały się na całej trasie, lecz odchylały na południe. Wielu pięćsetkowiczów leżących do

Tomaszowa lądowało koło Janowa Lubelskiego, przelatując ponad 400 km, a byli i tacy, którym brakowało kilku kilometrów do upragnionego przelotu warunkowego. Tylko ci, co nie dbali o docel i dali się ponieść przez północno-zachodni wiatr i fantazję, przelecieli 500 km. Z trójki szybowców, które leciały na próbę rekordów, nikt nie doleciał do celu.

Na ten przelot dostałam „Bociana" z przydziału, od którego nie ma odwołania. Moją przydziałową pasażerką była Maria Kempówna, która wprawdzie sama nie lata, ale jest w sprawach lotniczych mocno obeznana z racji powiązań rodzinnych.

Pełna entuzjazmu przejęła na siebie obowiązki przygotowania „Bociana" do lotu i upychała do kabiny co się dało. Zabrała ze sobą nawet lekturę, same paragrafy, które podobno ułatwiają nam, obywatelom życie.

Zobaczymy czy nam coś ułatwią na przelocie.

„Jak-12" zabrał już nad Gubin dwie „Foki" — Adę Dankowską, która zgłosiła docel do Zamościa i Jasia Wróblewskiego, lecącego do Oszczowa.

Myśmy były odholowane CSS-em przez Olka Paszyca nad Leśniów Wielki za Zieloną Górą. Przez radio słyszałam rozmowę „Fok", które nieco wcześniej odczepiły się pod ledwo powstałymi cumulusami. Myśmy nie mogły rozstać się z Olkiem, bo w kierunku do lotniska niebo było jeszcze czyste. O godzinie 10.10 wyskoczył nad nami cumulus i równocześnie pokazały się inne w kierunku na wschód. Można się wreszcie odczepić i próbować szczęścia o własnych siłach. Podstawa chmur podnosiła się dosłownie w oczach i nim osiągnęłam lotnisko, dochodziła do 1500 m, a wznoszenia sięgały 3 m/sek. Przelot 605 km wydawał się więc spacerkiem, wprawdzie rozłożonym na cały dzień, ale nie męczącym i przyjemnym.

Przy lotnisku spotkałyśmy jeszcze kilka szybowców, które zdecydowanie odchodziły na przelot. Leciałyśmy kawałek z czerwonym „Standardem", ale nim miałam okazję zajrzeć mu do kabiny, aby zobaczyć czy to Kazik Marciniak, czy też Staszek Kostka, nasze drogi rozeszły się. Dopiero po kilku miesiącach dogadaliśmy się ze Staszkiem, że to jednak był on.

Na mapę nie potrzebuję patrzeć. Z Leszna do Ostrowa leciałam tyle razy, że znam tu niemal każdą kępę drzew. Okolice Łodzi też dobrze znam, a i dalej na wschód też kilka razy latałam. Nawet w Oszczowie byłam przed 4 laty. Będę miała okazję odnowić stare znajomości, a kto wie czy kogut, którego nie przyjęłam na poprzednim przelocie, jeszcze na mnie czeka? A może owca? Może cielę? Marysia zajmuje tyle miejsca co figurka z porcelany, więc wszystko zmieści się w drugiej kabinie.

Jeśli takie myśli przychodzą do głowy, to chyba najlepszy dowód, że warunki atmosferyczne są świetne i lot przebiega na rozluźnionych mięśniach. „Foki" leciały jeszcze z tyłu, ale coraz mocniej deptały nam po piętach, zwłaszcza po zupełnie głupim i zawinionym jedynie przeze mnie przyhamowaniu w okolicy Ostrowa. Zamiast odskoczyć w bok, gdzie były lepsze warunki, niepotrzebnie trzymałam się trasy i musiałam za karę wykręcać się nisko w słabym wznoszeniu. Moja pasażerka trzymała się nadzwyczaj dzielnie i doskonale znosiła wszystkie skoki i wyskoki „Bociana". Podziwiam ludzi, którzy mogą latać na pasażera i nawet od tego nie zielenieją. Bo ja na długi lot nadaję się jeszcze tylko jako pilot.

Marysia dbała o mnie troskliwie, kazała mi lizać cytrynę i zapewniała, że jest zdolna do największych poświęceń: w krytycznej chwili będzie wyrzucała ekwipunek na cztery wiatry. Na szczęście taka konieczność na razie nie zachodziła, nawet na wschód od Bełchatowa, gdzie zaczynała się termika bezchmurna.

Bardziej na południe, dokąd zachęcająco spychał nas wiatr, widać było porozrzucane po niebie płaskie strzępki cumulus humilis. Koło Piotrkowa spotkałyśmy się z Adą, która nie miała już łączności radiowej. Wykręciłyśmy się razem w dwóch kominach i rozeszłyśmy. Wkrótce wypatrzyłyśmy Jasia Wróblewskiego, który ma nie tylko nieprzeciętnego nosa do latania, ale i zawsze sprawne radio. Widocznie to prawda, że „bogatemu to i diabeł dziecko kołysze".

Lubię słuchać jak „Wróbel" dokładnie podaje informacje o swoim locie. Trochę mi skóra cierpła, kiedy widziałam nisko jego „Fokę", pełzającą na tle dużego lasu, ale po chwili usłyszałam wypowiedziane tak sobie, od niechcenia:

— „Bocian", mam cztery metry.

Do Skarżyska na bezchmurnej nie zostawałam wiele w tyle za „Foką" Jasia. Dopiero chmurki, które ku naszej wielkiej radości pokazały się na wschodzie, a właściwie pewien komin, definitywnie rozdzieliły nas. „Wróbel" był 400 m wyżej i mówił, że ma znów 4 m/sek., a ja miałam zaledwie 2. „Foka" szła do góry jak nadmuchana wodorem, a „Bocian" węszył, szukał i nic więcej nie znalazł. Zgrzytałam zębami na taki komin.

— Pewnie antyfeminista — zawyrokowała Marysia. — Bierz go więc licho!

Następny był o wiele lepszy.

„Wróbel" wyskoczył do przodu i zachwycał się warunkami nad Wisłą. Cztery m/sek! Podstawa 2000 m. Było już w czym wybierać. Chmurki układały się nawet w szlaki, ale z silnym odchyleniem na południe. „Bocian" dostał ostrogę i jednym susem przeskoczył Wisłę. Za Wisłą nasza radość stopniowo przygasała, wlatywałyśmy pod kit. „Wróbel" podnosił alarm, że się pogarsza, ale nie słyszał już naszego ubolewania, bo mój teleport teraz tylko odbierał. Na południe od Kraśnika, pod wielką, ciemną chmurą z biedą wykręciłyśmy się do 1600 m. Jakieś 10—15 km dalej widać było wyraźnie przebijającą się przez brudny stratocumulus białą basztę wypiętrzonego cumulusa. Byłam święcie przekonana, że ta chmura podniesie. Aż zacierałam ręce z radości, że ustawiła się jak na zamówienie. Tam się wykręci wysokość potrzebną na dolot... Że też nie mogę o niej powiedzieć „Wróblowi". Zresztą on chyba wyszedł już wierzchołkiem i pruje do Oszczowa. Taka piękna chmura, tak solidnie wyglądała, ale znalazłam pod nią tylko 0, które i tak się wkrótce ulotniło.

Co za beznadziejne uczucie: kilka godzin lotu, już niedaleko do celu i taki zawód. Teraz nie ma już pod co lecieć, chyba, że cudem natkniemy się na jakiś zakonspirowany komin.

„Bocian" leciał na prędkości największego zasięgu, a kiedy go trochę podrzuciło, próbowałam krążyć. Ale bez rezultatów. Wskazówka wysokościomierza, wprawdzie powoli i jakby niechętnie, przesuwała się w lewo. Ciągle w lewo. Minęłyśmy Szczebrzeszyn i w przodzie, pod małym kątem widać już było wieże Zamościa. Daleko na południu, jak na kpiny, było słońce i cumulusy. Trzeba było oderwać od nich wzrok i szukać pola do lądowania. Jeszcze jedna próba wykręcania się nad białą górką pod lasem, za chwilę zakręt i lądowanie na małym polu koniczyny.

Dopiero na ziemi przekonałem się, że nie mam za grosz fantazji, a „przewody myślowe" coś mi się ostatnio rozciągnęły. Mogłam przecież zarządzić wyrzucenie kodeksu z „Bociana", bo Marysia obiecała to zrobić w krytycznej chwili. Może by pomogło, kto wie? Aż wstyd się przyznać, że także po lądowaniu przypomniałam sobie o istnieniu lotniska w Zamościu. Gdybym pomyślała o tym kilkanaście minut wcześniej i zrezygnowała z poszukiwania komina pod lasem, doleciałybyśmy do lotniska.

Siła złego na jednego. Siedzimy sobie w bok od Mokrego o 3 km, w Kolonii Wieprzec i ze stoickim spokojem ponosimy wszystkie konsekwencje tego czynu.

Jak to dobrze, że do telefonu tylko 3 km. Pierwszy z brzegu chłopiec pożyczył mi szczękający rower, na którym z trudem udawało mi się jechać pod górkę po nierównej ścieżce. Dalej był piach, który pokonywałam już na piechotę. Z zazdrością patrzyłam na wyprzedzającą mnie grupę chłopców. Oni wszyscy jechali tędy na rowerach. Popatrzyli na mnie z politowaniem i jechali dalej. Ale kiedy jeden z nich krzyknął:

— Chłopaki, to jedna z tych co przyleciały — wszyscy jak na komendę zeskoczyli z rowerów, popatrzyli na mnie trochę życzliwiej i towarzyszyli mi już do późnego wieczora.

Połączenie z Lesznem dostałam nieomal od ręki. Powiedzieli mi, że wóz transportowy wyjechał już rano i jest gdzieś daleko w Polsce. Następnego dnia we wczesnych godzinach rannych powinien być u nas na polu.

Wieczorem w gościnie u właścicieli pola, przy słabym świetle mrugającej lampy naftowej, pożyczoną linijką mierzyłyśmy odległość przelotu. Wychodziło nam 565 km. Ale heca! Toż to rekord przelotu otwartego.

Następne pogodne przedpołudnie spędziłyśmy w błogim lenistwie i w oczekiwaniu na wóz transportowy. A wozu nie ma. Trzeba iść do telefonu, bo może zaszły jakieś zmiany i zostanę tu na lodzie, jak kiedyś w czasie mistrzostw Polski koło Gniezna. Do Mokrego wyruszyła tym razem Marysia. Po godzinie wróciła bardzo z siebie zadowolona, bo własnoręcznie znalazła na drodze jadący po nas wóz transportowy. W największą spiekotę, atakowani przez rój much, załadowaliśmy „Bociana", po czym najpodlejszą drogą wydostaliśmy się z pola na piękną szosę Zamość — Lublin.

W Lublinie przypadł nam pierwszy dłuższy popas, a poza tym do ekipy dołączył młody pomocnik. Zastałam go w babci łóżku cierpiącego na brzuszek. Gdy usłyszał o wyjeździe do Leszna, momentalnie wyzdrowiał. W tym czasie kiedy upychałam do torby jego dobytek, wybiegł na ulicę, aby pilnować „Bociana". Wrócił po chwili ze łzami w oczach i łamiącym się głosem opowiadał:

— Mamusiu! Te duże chłopaki wcale mnie nie słuchają. Ja im mówię nie ruszajcie, bo to szybowiec mojej mamusi... i takiej jednej pani... i mój. A oni nie słuchają. Tylko mówią: „odczep się smarkaczu".

Późnym popołudniem wyjechaliśmy z Lublina i po nocnej, bardzo uciążliwej dla kierowcy jeździe, o 9 rano byliśmy na miejscu.

Za dwa dni, kiedy już wszyscy przeróżnymi sposobami wrócili na lotnisko, odbyło się w lotniskowej kawiarence laszowanie nowych pięćsetkowiczów, uświetnione tortem za nasz przelot.

Warto wspomnieć o tej uroczystości, bo do zwykłego klapsa, takiego od serca, jako nowy i obowiązujący w przyszłości zwyczaj wprowadzono polewanie wodą sodową bitego miejsca. Później bohaterowie wieczoru po kolei zasiadali na wysokim stołku i opowiadali swoje przygody.

Jaka szkoda, że z wielu względów nie wypada publikować tego co o swoim 500-tkowym przelocie nad Polską, kawałkiem Czechosłowacji i Związku Radzieckiego opowiadał z wielkim humorem Franciszek „Kazimirowicz" Olejniczak.

Od Staszka Kostki dowiedzieliśmy się o działaniu i budowie elektrycznej dojarki, której tajniki zgłębiał po wylądowaniu. Staszek zaklinał się, że gdyby go tak wcześnie nie zabrali do Rzeszowa, to by ją na pewno z powrotem złożył. „Słoń" Olszewski i Andrzej Blasik mieli znów miłe lądowanie w Bieszczadach, na terenach okupowanych przez obóz warszawskich studentek.

Wieczór był bardzo przyjemny, wszyscy się świetnie bawili, ale Szeryf *), jak zwykle nieubłagalny, o godzinie 22 wszystko zepsuł i kazał nam iść spać.

— Bo jutro będą warunki, zabaczycie.

Dalszy ciąg odłożyliśmy więc na rok. Ja, być może, opowiem wtedy o przelocie 580 km, a może o dłuższym.

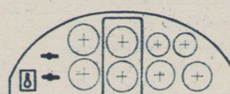
PS. Niestety nie opowiem. Moje osobiste sprawy ułożyły się tak pechowo, że nieomal cały lotny sezon musiałam zapisać na straty. Poczekam cierpliwie do 8 lub 10 sierpnia przyszłego roku, albo jeszcze następnego. Teraz oddaję głos Adzie Dankowskiej, która w tym roku bohatersko przeleciała dwa razy Polskę od granicy do granicy.
PM

*) Józef Dankowski.

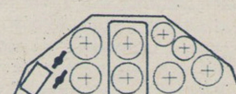
Już w domu. Zadowolona nie tylko załoga, ale na pewno i sam „Bocian".

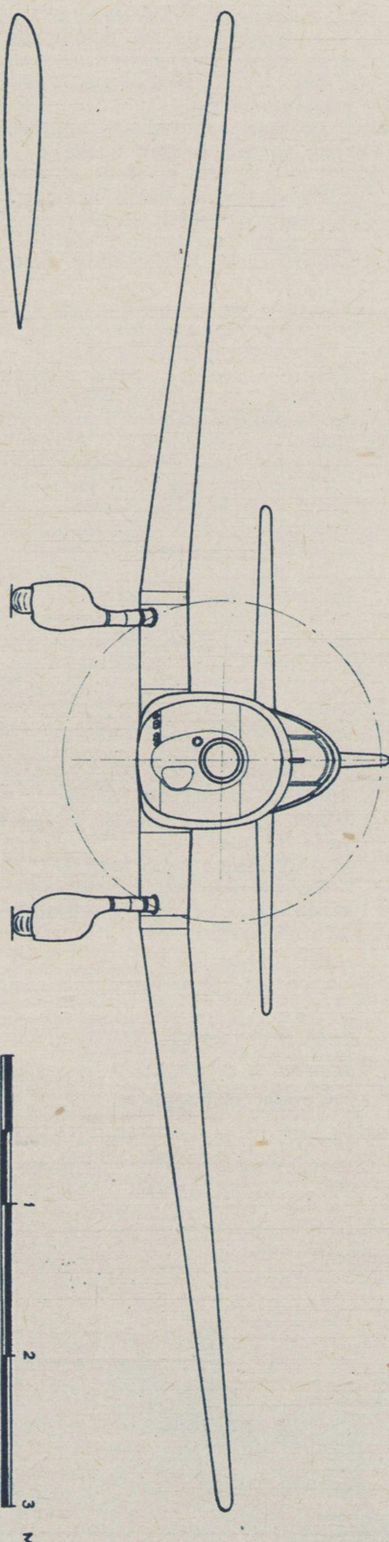


TABLICA PRZEDNIA



TABLICA TYLNA







OPRACOWAŁ W. SZEWCZYK

LWD „ZUCH-1"

NA początku 1948 r. zespół konstrukcyjny Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych opracował pod kierunkiem inż. Tadeusza Sołtyka wersję szkolno-akrobacyjną samolotu „Junak-1", która otrzymała rzędowy silnik czechosłowacki Walter „Minor 6-III" o mocy 160 KM i nazwę „Zuch". Samolot oprócz silnika o większej mocy niż silnik „Junaka-1" otrzymał klapy krokodylowe pod skrzydłami i kadłubem oraz wolnonośne, oprofilowane podwozie z hamulcami.

Prototyp „Zucha 1" o znakach rejestracyjnych SP-BAD został oblatany 1 września 1948 r. przez pilota fabrycznego — Antoniego Szymańskiego. „Zuch 1" miał kadłub, usterzenie pionowe i podwozie malowane na czerwono, zaś skrzydła i usterzenie poziome — na kremowo. Samolot był zademonstrowany po raz pierwszy na Święcie Lotnictwa w Warszawie we wrześniu 1948 r. „Zuch" miał bardzo dobre własności w akrobacji. Piloci, którzy na nim latali, uważali go za jeden z najlepszych polskich samolotów akrobacyjnych. W związku z rezygnacją z budowy w Polsce z licencji silników „Walter", „Zuch 1" nie wszedł do produkcji seryjnej. Prototyp był użytkowany do 1955 r., obecnie znajduje się w zbiorach Muzeum Techniki.

Dalszym rozwinięciem „Zucha 1" był „Zuch 2", wyposażony w silnik gwiazdowy Bramo Sh-14 A4 o mocy 160 KM. W tej wersji zbudowano sześć sztuk samolotów. Do produkcji seryjnej wszedł dopiero bliski krewny „Zucha" — „Junak 2", który był rozwinięciem „Junaka 1".

Dane techniczne: rozpiętość 10,0 m, długość 7,84 m, wysokość 2,05 m, powierzchnia nośna 17,5 m^2, ciężar własny 626 kG, ciężar całkowity 860 kG, prędkość maksymalna 244 km/h, prędkość wznoszenia 4,7 m/sek, pułap 5 800 m.

mgr inż. ANDRZEJ GLASS



HENRYK TYKAŁOWICZ — Dokudów II, p-ta Dubów, pow. Biała Podlaska, woj. lubelskie. Ma lat 20. Interesuje się filmem, turystyką zbiera znaczki pocztowe, widokówki i czasopisma. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać korespondencję z czytelnikami naszego tygodnika, tak z kraju jak i z zagranicy. Języki — polski i rosyjski.

*

ZDZISŁAW MAKOWSKI — Bartoszyce, ul. Lenina 37/1, woj. olsztyńskie. Pragnie korespondować z kolegami interesującymi się amatorską budową samolotu.

*

GRZEGORZ ROGOŻYŃSKI — Bydgoszcz 8, ul. Racjonalizatorów 22. Interesuje się lotnictwem. Zbiera fotografie samolotów. Pragnie korespondować na tematy lotnicze.

*

JAN SCHLOSSER — Kosice Nove Mesto, Wystavby 7, Kosice, CSRS. Chce korespondować ze sportowcem spadochroniarzem oraz nawiązać kontakt ze skoczkami spadochronowymi jednego z polskich aeroklubów, z którymi mógłby wymieniać doświadczenia.

KONSTANTY PANASIUK — Katowice 3, ul. Brzozowa 15. Ma 17 lat i jest uczniem II klasy Technikum Budowlanego. Należy do koła lotniczego. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Czyta też wiele książek o tematyce lotniczej. Wraz z kolegami buduje modele balonów, rakiet i szybowców. W celu wymiany doświadczeń i poglądów pragnie korespondować z młodzieżą z kraju i z zagranicy. Języki — rosyjski, czeski, francuski i oczywiście polski.

*

JERZY MOL — Nowa Huta, Os. Bieńczyce E, bl. 19/37, woj. krakowskie. Jest uczniem klasy VII szkoły podstawowej. W przyszłości chce zostać pilotem. Interesuje się lotnictwem. Pragnie korespondować z lotnikiem.

*

CZESŁAW PIETRUSZKA — Zdrzewno, p-ta Łebień, pow. Lębork, woj. gdańskie. Jest uczniem VII klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". W przyszłości chce zostać pilotem. Pragnie korespondować z pilotem samolotów odrzutowych.

*

EDWARD TĘGOSIK — Szczecin 7 Golęcin, ul. Strzałkowska 13/12. Jest uczniem klasy VII szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem, szczególnie wojskowym. W przyszłości chce zostać pilotem nowoczesnych samolotów. Pragnie korespondować z lotnikiem (pilotem) wojskowym.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Grzegorz Rogożyński, Bydgoszcz. Stany po złamaniach kości kończyn podlegają ocenie indywidualnej w aspekcie wojskowego szkolenia lotniczego. W Waszej sprawie należy zwrócić się do Komisji Lotniczo-Lekarskiej z prośbą o ponowne przebadanie.

*

Jerzy Szaleski, Kutno. Jeżeli wynik pooperacyjny jest dobry, to znaczy nie stwierdza się nawrotu przepukliny i czas jaki minął od zabiegu operacyjnego jest nie krótszy niż 6 miesięcy, to przebycie zabiegu operacyjnego przepukliny nie dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego.

*

Janusz Oleksy, Paszyn, woj. krakowskie. 1. Zgodnie z obowiązującymi przepisami kandydat z płaskostopiem nie jest kwalifikowany do wojskowego szkolenia lotniczego. 2. Ocena zdolności do służby w powietrzu kandydata ze skrzywioną przegrodą nosową należy do laryngologa; ten lekarz specjalista orzeka i w zależności od wielkości skrzywienia i zmian chorobowych kieruje na zabieg chirurgiczny. 3. Oficerskie Szkoły Lotnicze przyjmują kandydatów po zdaniu egzaminu dojrzałości oraz po przeszkoleniu w Aeroklubie PRL na kursach lotniczego przysposobienia wojskowego. 4. Za przesłane pozdrowienia serdecznie dziękuję.

*

M. Jonasza, Chełm Lub., woj. lubelskie. Odpowiedź jak wyżej (Janusza Oleksy, pkt. 2). Po ewentualnym zabiegu chirurgicznym Komisja Lotniczo-Lekarska może orzec zdolność do służby w powietrzu.

*

B. Kotlarska — Kraków. Cieszą nas Pani zainteresowania medycyną lotniczą. W celu regularnego otrzymywania czasopisma radzimy zaprenumerować „Skrzydlatą Polskę" w najbliższym urzędzie pocztowym.

HENRYK KLIMEK



Z OKAZJI PIĘTNASTOLECIA

W dniu 10 października roku bieżącego Wydawnictwa Naukowo-Techniczne obchodziły 15-lecie swej działalności. W bogatym dorobku tej warszawskiej placówki wydawniczej znajduje się również szereg pozycji związanych z lotnictwem. Ostatnio mieliśmy możność zapoznać się z pracą Tadeusza WIŚLICKIEGO pod tytułem **Technologia budowy płatowców**. Potężna pod względem objętości (680 stron druku, 576 rysunków) i treści książka jest pierwszą tego rodzaju pracą w naszym piśmiennictwie fachowym. Omawia zagadnienia związane z technologią produkcji samolotów (z wyłączeniem silnika), przygotowanie produkcji, kontrolę, kształtowanie blach, zastosowanie różnych materiałów oraz procesy całej skomplikowanej fabrykacji. Książka napisana bardzo przystępnie, z wielką znajomością tematu, zaliczona może być do bestsellerów roku bieżącego. Wydawnictwo dołożyło starań, aby swoją, w pewnym sensie jubileuszową książkę, wydać jak najokazalej, co trzeba przyznać, udało się w zupełności: sztywna oprawa i wzorowy układ graficzny są tego wymownym dowodem.

Jeśli jesteśmy już przy jubileuszu, to warto wymienić przy okazji, a co młodszym czytelnikom przypomnieć, że w WNT ukazały się takie książki jak: J. Świdzińskiego — **Najnowsze konstrukcje lotnicze**, S. Pileckiego — **Mała encyklopedia lotnicza**, W. Sołtyka — **Budowa płatowców**, Z. Burzyńskiego, F. Janika i M. Pieraszka — **Balony**, J. Wojciechowskiego — **Pies elektroniczny i inne ciekawe modele**, O. Wołczka i J. Thora — **Od sztucznego satelity do stacji kosmicznej** i P. Elszteina — **Młody modelarz rakiet**, które świadczą o stosunkowo szerokim asortymencie produkcyjnym.

Zainteresowanym można podać ponadto, że WNT w latach 1949–64 wydały ogółem 3 096 tytułów w nakładzie 14 milionów 766 tysięcy egzemplarzy.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Stanisław Lem — **NIEZWYCIĘŻONY.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 320, cena 20 zł, nakład 10 290 egz.

Ryszard Zgórecki — **SPOKOJNA GRANICA.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 260, cena 13 zł, nakład 10 000 egz.

Jan Litan — **AGENT Z „E-FALL".** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 236, cena 16 zł, nakład 20 000 egz.

Janusz Zygierewicz — **KOSMICZNA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 208, cena 11 zł, nakład 5 212 egz. Seria „Sowy".

F. I. Barsukow — **RADIOTELE-STEROWANIE.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 132, cena 7 zł, nakład 3 000 egz. Seria „Sowy".

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Monaco. W związku z 50-leciem pierwszego Rajdu Lotniczego do Monte Carlo (zorganizowanego w 1914 roku pod patronatem Międzynarodowej Federacji Areonautycznej) wydano pamiątkową serię złożoną z 16-tu znaczków (jeden znaczek reprodukujemy).

Znaczki wykonano w kilku kolorach i przedstawiają one kolejno: znaczek za 1c. — motywy zaczerpnięte z pamiątkowej pocztówki z 1914 roku; znaczek za 2c. — dwupłatowiec „Farman" pilotowany przez Renaux na trasie Paryż-Monaco; znaczek za 3c. — jednopłatowiec „Nieuport", pilotowany przez Espanetа; znaczek za 4c. — dwupłatowiec „Breguet" prowadzony przez pilota Moineau na trasie Paryż-Monaco; znaczek za 5c. — jednopłatowiec typu „Morane-Saulnier" na tle panoramy Monaco, pilotowany przez Rolanda Garros i Brindejonc des Moulinais — zdobywców dwóch pierwszych miejsc znaczek za 10c. — dwupłatowiec „Albatros", na którym leciał pilot H. Hirth z Gotha do Monaco; znaczek za 15c. — jednopłatowiec marki „Deperdussin" pilotowany przez Prevosta; znaczek za 20 c. — dwupłatowiec typu „Vickers Vimy", na którym pilot angielski Ross Smith przeleciał w czasie od 12.XI. do 10.XII.1919 z Londynu do Portu Darwin (Australia); znaczek za 25c. — na pierwszym planie jeden z czterech dwupłatowców „Douglas-Liberty" w czasie pierwszego lotu dookoła świata (17.III. — 24.VIII.1924); znaczek za 30c. — model samolotu „Savoia S55", na którym generał De Pinedo przeleciał w 1925 roku trasę Rzym — Australia — Japonia — Rzym o długości 55 tys. km; znaczek za 45c. — mapę Bieguna Północnego i trzysilnikowy samolot typu „Fokker F7" w locie, na którym admirał Byrd i lotnik Bennet dokonali pierwszego lotu do Bieguna Północnego (1925); znaczek za 50c. — upamiętnia przelot K. Lindbergha przez Atlantyk w roku 1927 na trasie Nowy Jork — Paryż; znaczek za 65c. — lot nad Północnym Atlantykiem na trasie Paryż — Nowy Jork pilotów Coste i Bellonte, na dwupłatowcu „Breguet 19" w dniu 1.IX. 1930 roku; znaczek za 95c. — trasa otwarcia w 1930 r. linii poczty lotniczej przez Południowy Atlantyk na samolocie „Late-28" (pilot J. Mermoz); znaczek za 1 f. — wielosilnikowy wodnopłatowiec „OO.X" w czasie lotu Niemcy — Brazylia w 1930 r.; znaczek za 5f. — nowoczesny odrzutowiec „Convair B 58 Hustler", na którym major Payne przeleciał trasę Nowy Jork — Paryż w czasie 3 godz. 19 minut i 41 sekund.

MONACO
0,65
PARIS - NEW-YORK 1er SEPTEMBRE 1930

BOGUSŁAW KUROWSKI

UWAGA! CZYTELNICY „SKRZYDLATEJ"

Z uwagi na zbliżający się okres zamawiania naszego czasopisma na rok 1965, **prosimy o jak najwcześniejsze odnawianie prenumeraty.**

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę **na I kwartał 1965 roku** przyjmowane są w terminie **do dnia 10-go grudnia br.** przez Urzędy Pocztowe, listonoszy oraz Oddziały i Delegatury „Ruch".

Można również zamawiać prenumeratę, dokonując wpłaty **na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23.**

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 8298 Z-8

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETA PO ŚWIECIE

Z ZAGRANICY

Astronautyka

* NASA podała, że wystrzelony 5.XI.64 r. z przylądka Kennedy'ego pojazd kosmiczny „Mariner-3" nie spełnił swego zadania, które polegało na dotarciu do planety Mars, okrążeniu jej i przekazaniu na Ziemię zdjęć wykonanych z odległości około 14 tys. km od powierzchni Marsa. „Mariner-3" miał dotrzeć tam w połowie lipca 1965 roku. Po 3 i pół godzinach po wystrzeleniu pojazdu kosmicznego okazało się, że drugi człon rakiety „Atlas Agena" odpalił o 4 sekundy za wcześnie i w ten sposób „Mariner-3" będzie miał zbyt małą prędkość, aby dotrzeć do Marsa.

Transport i komunikacja

* Nowy radziecki samolot pasażerski Tu-124 wszedł do eksploatacji na zagranicznych trasach czechosłowackich linii lotniczych CSA.

*

* Nigeryjskie towarzystwo lotnicze „Nigerian Airways" jako pierwsze towarzystwo lotnicze krajów afrykańskich otrzymało od władz USA zezwolenie na uruchomienie linii lotniczej, łączącej Nigerię z USA. Pierwszy samolot „Nigerian Airways" przyleciał do Nowego Jorku 4.X. br. Nowa trasa Nigeria — USA eksploatowana jest przez „Nigerian Airways" i amerykańskie PAA.

*

* Radziecki „Aeroflot" uruchomi wkrótce nowy szlak lotniczy, łączący Moskwę z Brazzaville, stolicą Republiki Konga. Brazzaville będzie tym samym dziewiątą stolicą afrykańską, która będzie mieć bezpośrednie połączenie lotnicze z ZSRR.

*

* Najważniejszym szlakiem międzynarodowego ruchu lotniczego jest trasa przez Atlantyk północny. Osiemnaście towarzystw lotniczych należących do IATA, a utrzymujących linie regularne łączące Europę z Ameryką Północną, przewiozło w ub. roku na tym szlaku 2,8 mln pasażerów, czyli o 9,6 procent więcej niż w roku 1962. Warto dodać, że 89 procent pasażerów przewieziono samolotami liniowymi, a 11 procent — samolotami charterowanymi. Jednocześnie na trasie północnego Atlantyku przetransportowano w roku ub. 90,2 tysięcy ton towarów, czyli o 13,2 procent więcej niż w roku 1962.

Militaria

* Wczesnym rankiem 1 listopada br. partyzanci południowo - wietnamscy przeprowadzili niezwykle śmiały atak na silnie strzeżone i zamaskowane lotnisko amerykańskie w Bien Hoa, położone w odległości zaledwie 20 km od Sajgonu. Partyzanci w ciągu 40 minut ostrzeliwali lotnisko z moździerzy. Czterech Amerykanów zostało zabitych, a 20 odniosło rany. W wyniku ataku zniszczonych zostało pięć amerykańskich bombowców odrzutowych B-57. Osiem samolotów tego typu bardzo poważnie uszkodzono, a siedem lżej. Ponadto zniszczono trzy samoloty południowowietnamskie, a cztery śmigłowce uszkodzono.

*

* Po ataku partyzantów na lotnisko Bien Hoa, Amerykanie wycofali niemal wszystkie samoloty B-57, prawdopodobnie do bazy lotniczej Clark na Filipinach. Na ich miejsce nadeszły samoloty innego typu.

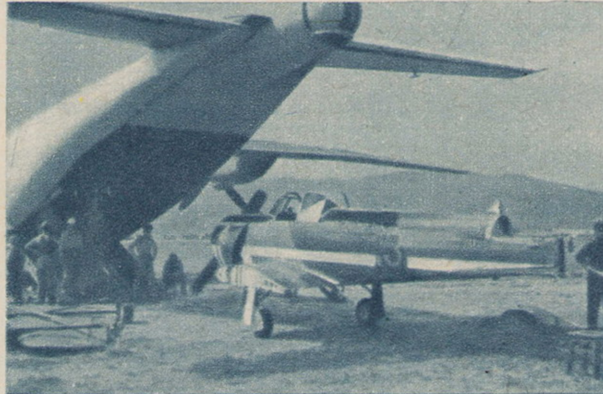
NOWY SAMOLOT RADZIECKI



Jednym z najnowszych radzieckich samolotów pasażerskich jest dwusilnikowy odrzutowiec Tu-134, przeznaczony do obsługiwania tras długości od 1 000 do 3 000 km. Na zdjęciu: Tu-134 ląduje.

Foto: TASS

Z BILBAO

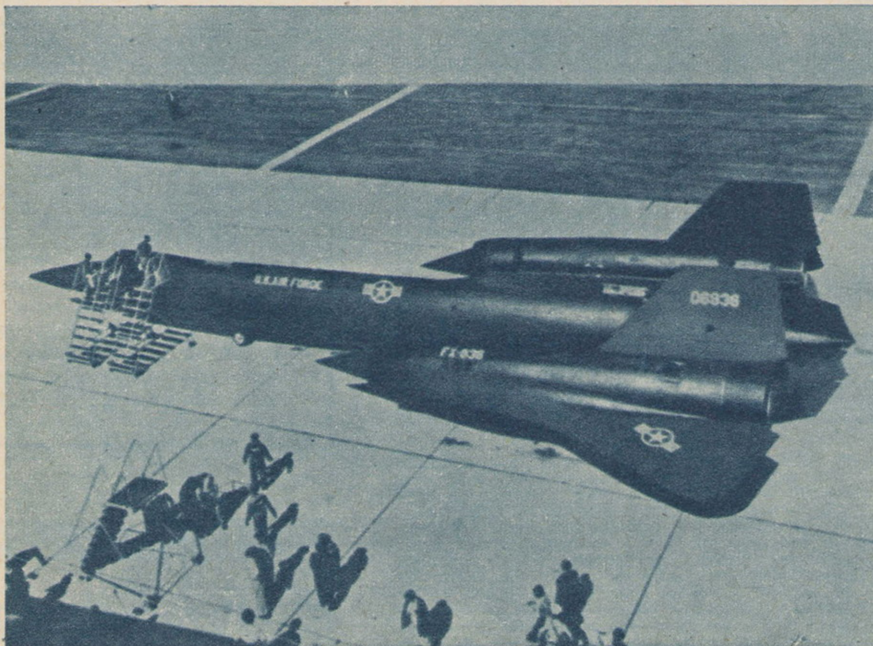


Radziecka ekipa akrobacyjna na tegoroczne mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej (Bilbao) przyleciała do Hiszpanii dwoma samolotami An-12, które przywiozły na swych pokładach dwa akrobacyjne Jak-18P wraz z załogami, mechanikami i kierownictwem. Na zdjęciu: Wyładunek na lotnisku w Bilbao.



WNUCZKA POLSKIEGO PILOTA

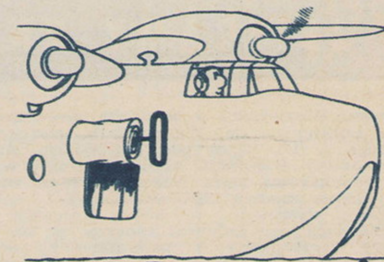
Mistrzynią Francji w akrobacji samolotowej na rok 1954 została 18-letnia Madelyne Delcroix. Jest ona wnuczką polskiego lotnika kpt. Lesiewskiego. Jej matka Irena, Polka, po wojnie wyszła za mąż za francuskiego pilota, byłego jeńca wojennego, którego poznała w Bydgoszczy podczas okupacji. Sama również odbyła, po wyemigrowaniu do Francji, przeszkolenie w pilotażu. Magdalenka dostała w nagrodę 7 500 nowych franków, 10 000 litrów benzyny i nowy silnik do swego samolotu. „Skrzydlata" serdecznie gratuluje!



W BAZIE

Do rzędu najnowszych amerykańskich ciężkich myśliwców przechwytujących należy YF-12A, rozwijający prędkość ponad 3 200 km/h. Na zdjęciu: YF-12A na lotnisku bazy Edwards w Kalifornii.

Foto: „The Illustrated London News"



MOTOSZYBOWIEC Ka - 11



Wśród licznej rodzinki motoszybowców jednym z najładniejszych jest zachodnioniemiecki Ka-11, wyposażony w silnik o mocy 25 KM. Brał on udział w III Zlocie Motoszybowców w Bad Oeynhausen-Vennebeck.

Foto: „Deutscher Aerokurier"



POWITANIE W MOSKWIE

Entuzjastycznie witała Moskwa trójkę radzieckich kosmonautów, którzy na statku „Woschod" odbyli lot na orbicie Ziemi. Na zdjęciu (od lewej): K. P. Fieoktistow (naukowiec), W. M. Komarow (pilot-kosmonauta) i B. B. Jegorow (lekarz) w drodze na Plac Czerwony.

Foto: APN

